

*Os caminhos da estrutura do território do Baixo Ave*

Pedro Ricardo Gonçalves Ferreira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura  
apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Orientador  
José Virgílio Borges Pereira

Coorientadora  
Teresa Manuel Almeida Calix Augusto





*À memória do meu pai*  
*À minha mãe*



## Sumário

Agradecimentos .....	v
Siglas e abreviaturas .....	ix
Lista de imagens .....	xiii
Resumo da dissertação	
Resumo .....	xvii
Abstract .....	xix
Resumen .....	xxi

## Introdução

### *O estudo dos caminhos na estrutura do território: do tema ao método*

#### 1. Do tema

1.1. O objeto de estudo .....	3
1.2. O espaço, a forma e o tempo .....	3
1.3. O problema, sua pertinência e objetivos do estudo .....	4

#### 2. Do método

2.1. Estrutura da dissertação .....	6
2.2. Fontes bibliográficas, cartográficas e as visitas pelo território .....	10
2.3. A História como um instrumento do trabalho .....	11
2.4. O desenho na representação do real .....	12

## Parte I

### *Baixo Ave: da formação da paisagem*

#### 1. A Terra

1.1. Identificação e limites .....	17
1.2. Formas do relevo .....	20
1.3. Solos .....	24
1.4. Rede hidrográfica .....	25
1.5. O mar .....	30

#### 2. O Homem

2.1. O povoamento proto-histórico .....	41
2.2. A romanização e a disseminação do povoamento .....	51
2.3. Da queda do Império Romano à formação da nacionalidade .....	65

## Parte II

### *Território singular e comum*

1. O Baixo Ave entre o Minho e o Douro: origem das divisões geográficas .....	75
2. A disseminação do povoamento e os caminhos .....	85
3. Uma organização antiga do território e o seu sistema agrário .....	91
3.1. O lugar no território paroquial .....	91
3.2. Os lugares: entre a casa, o <i>ager</i> e o monte .....	96
3.3. O alvéolo de Bougado: um exemplo das agramas do vale do Ave .....	100
4. A indústria no Baixo Ave: entre a permanência e a transformação .....	105
4.1. Fixação e incremento industrial no contexto regional .....	105
4.2. As disparidades concelhias como diversidade regional .....	107
4.3. Um novo quadro social .....	108
4.4. “Ao cair do pano” .....	112

## Parte III

### Os caminhos da estrutura do território do Baixo Ave

1. As primeiras redes de caminhos .....	119
1.1. Os caminhos do pescado e do sal .....	119
1.2. Os caminhos da romanização .....	121
2. Os caminhos na construção Nação .....	139
2.1. Os caminhos medievais .....	139
2.2. Os caminhos comerciais no contexto de quinhentos .....	152
2.3. Século XIX e o Fontismo: os caminhos como imagem de progresso .....	159
3. Século XX: os caminhos no território municipal do Baixo Ave .....	173
3.1. 1890-1910: os caminhos entre o declínio do Liberalismo e a instauração da República .....	173
3.2. O Plano Rodoviário Nacional .....	174
3.3. As estradas municipais na disseminação do povoamento do Baixo Ave .....	182
Conclusão .....	199
Referências bibliográficas .....	205
Créditos das imagens .....	211





### *Agradecimentos*

Ao longo dos últimos anos, principalmente no período dedicado à realização desta dissertação, muitos foram os contributos que, direta ou indiretamente, recebi, e que para ela muito contribuíram, materializando-se sob diversas formas no trabalho agora publicado. Terminado aquele processo, cumpre-me agradecer e reconhecer, genuinamente, todas as manifestações de apoio que fui recebendo.

Em primeiro lugar, dirijo um agradecimento profundo ao Professor Doutor Virgílio Borges Pereira e à Professora Doutora Teresa Cálix Augusto pela disponibilidade em orientar e coorientar, respetivamente, esta dissertação. As palavras que aqui lhes dirijo serão, sob qualquer circunstância, manifestamente escassas para retribuir com justiça a generosa contribuição que os seus múltiplos conselhos e avisos produziram para o aperfeiçoamento dos temas aqui tratados. Mesmo nas horas mais nebulosas, em que as dúvidas e as incertezas se denunciavam, as suas pertinentes observações tiveram para mim um enorme valor. As orientações e testemunhos autorizados que me transmitiram constituem um exemplo a todos os níveis.

Às câmaras municipais de Vila do Conde, da Trofa e de Santo Tirso expresso o meu reconhecimento pela disponibilidade possível no fornecimento de dados documentais importantes para o desenvolvimento do trabalho.

Ao Dr. Miguel Nogueira agradeço a sempre pronta disponibilidade de todas as vezes em que, junto da Oficina do Mapa, procurei ajuda na procura de documentação cartográfica.

Devo também uma palavra de agradecimento a todos aqueles que contribuíram para um alargamento das minhas capacidades e competências, em especial aos docentes da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, que ao longo de vários anos partilharam generosamente o seu conhecimento.

As palavras serão infinitamente escassas para agradecer a constante e paciente ajuda do Sr. Jorge Vieira. A sua boa disposição e humildade são, para mim, pilares essenciais do companheirismo e da amizade que com ele preservo.

Ao Pedro Bragança, colega e amigo de todos os momentos, agradeço as suas tão ricas quanto avisadas contribuições que me ajudaram a definir com maior clareza o rumo desta dissertação. Agradeço, sobretudo, os conselhos, as sugestões bibliográficas e as inúmeras discussões que, tantas vezes fora de horas ou nas viagens pelo Entre-Douro-e-Minho, enriqueceram este percurso.

Agradeço igualmente à Filipa Guimarães pela amizade, pela ajuda incansável, mesmo nos momentos de maior aperto.

Agradeço todos os que comigo partilharam uma maravilhosa aventura pela América do Sul, que me ajudou, como canta José Mário Branco, “a tentar outro ponto de vista [...] / a ver a coisa ao contrário/ do ponto de vista de quem não chegou.” Da Colômbia ao Uruguai, muitas foram as coisas que me marcaram e que, de alguma forma, se refletem no trabalho agora publicado. Delas guardo, com saudade, as peripécias repartidas com os meus amigos Francisca Durães, Maria Souto de Moura, Miguel Santos e Sara Pontes.

Agradeço ainda aos colegas e amigos que comigo partilharam outras experiências e projetos, na Associação de Estudantes da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, no editorial da Revista Unidade ou na prática de hóquei em patins, desporto que me acompanhou durante parte do percurso académico.

Aos amigos de sempre, manifesto o meu agradecimento pelo constante apoio e indiscutível paciência nos momentos mais atribulados. Todos eles, de distintas formas, contribuíram para a construção desta dissertação.

Agradeço, sentido, à Raquel Pontes, companheira e amiga, pelos inúmeros momentos partilhados e pelo apoio sem reservas.

À família, deixo o meu maior reconhecimento. Aos meus avós, maternos e paternos, sábios conhecedores das circunstâncias da vida, agradeço, entre outras coisas, os incontáveis relatos do quotidiano das suas origens minhotas e durienses. Aos meus irmãos, Filipe e André, agradeço os ensinamentos e as brincadeiras que ao longo dos anos comigo partilharam. Aos meus pais, a quem dedico esta dissertação, deixo o mais profundo dos agradecimentos. A eles devo todas as condições imateriais e materiais de que dispus ao longo de todos estes anos e que permitiram, entre outras coisas, um prolongamento, tantas vezes sofrido, do período de realização desta dissertação. Jamais serei capaz de lhes retribuir tudo o que me proporcionaram.

À Diana, agradeço por todas as razões.







### *Siglas e abreviaturas*

A.A.P. - Associação dos Arquitectos Portugueses  
A.D.P. – Arquivo Distrital do Porto  
A.D.R.AVE - Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave  
A.H.M.P. - Arquivo Histórico Municipal do Porto  
A.M.M.C. - Arquivo Municipal de Vila do Conde  
A.M.P. - Área Metropolitana do Porto  
A.M.T. - Arquivo Municipal da Trofa  
A.N.T.T. - Arquivo Nacional da Torre do Tombo  
B.N.P. - Biblioteca Nacional de Portugal  
B.P.M.P. - Biblioteca Pública Municipal do Porto  
C.D.P.M.Q. - Centro de Documentação dos Portos Marítimos Quinhentistas  
(extensão especializada do Arquivo Municipal de Vila do Conde)  
C.E.H. – Centro de Estudos Humanísticos (Universidade do Porto)  
C.E.S. – Centro de Estudos Sociais (Universidade de Coimbra)  
C.M.G. – Câmara Municipal de Gaia  
C.M.M. - Câmara Municipal da Maia  
C.M.T. - Câmara Municipal da Trofa  
C.M.V.C. - Câmara Municipal de Vila do Conde  
C.M.V.N.F. - Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão  
C.R.P. – Centro Rodoviário Português  
D. Et. Ch. – Diplomata Et Chartae  
D.G.R.N. - Direcção Geral dos Recursos Naturais  
E.S.B.A.P. – Escola Superior Artística do Porto  
F.A.U.P. - Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto  
F.C.G. – Fundação Calouste Gulbenkian  
F.L.U.C. - Faculdade de Letras da Universidade do Coimbra  
F.L.U.L. - Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa  
F.L.U.P. - Faculdade de Letras da Universidade do Porto  
F.M.I. - Fundo Monetário Internacional  
I.C.S. - Instituto de Ciências Sociais (Universidade do Minho)  
I.E.H. – Instituto de Estudos Históricos  
I.H.M. – Instituto de História Moderna  
J.A.E. – Junta Autónoma de Estradas  
M.O.P.C.I. – Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria  
O.A. – S.R.S. – Ordem dos Arquitectos – Secção Regional Sul  
P.D.M. - Plano Diretor Municipal  
P.M.H. – Portugaliae Monumenta Historica  
P.R.N. – Plano Rodoviário Nacional  
S.G.P. - Serviços Geológicos de Portugal  
U.M. - Universidade do Minho  
U.P. - Universidade do Porto

A - Autoestrada  
EM – Estrada Municipal  
EN/ N - Estrada Nacional/ Nacional  
ER – Estrada Regional  
IC - Itinerário Complementar  
IP - Itinerário Principal  
VIM - Via Intermunicipal

art. – artigo  
c. – cerca de  
cit. por - citado(a) por  
col. – coleção  
colab. – colaboração de  
coord. – coordenação de  
dir. – direção de  
DL – decreto-lei  
doc. - documento  
ed. – editor/ edição  
esc. – escala  
fasc. – fascículo  
fl./fls. – folha/ folhas  
fot. – fotografia  
l. - livro  
nº - número  
op. cit. – obra citada  
org. – organização de  
Pe. - Padre  
p./ pp. – página/ páginas  
policop. - policopiado  
pref. - prefácio  
[s.a.] – sem autor  
[s.d.] – sem data  
[s.l.] – sem local  
[s.n.] – sem número  
séc. – século  
sep. – separata  
ser. - série  
t. – tomo  
trad. – tradução  
vol./ vols. – volume/ volumes





### *Lista de imagens*

- i. Caminho [Vila do Conde], p. 8.
- ii. Campo [Vila do Conde], p. 9.
- iii. Baixo Ave: identificação, limites e formas do relevo, p. 21.
- iv. Rio Ave [Retorta, Vila do Conde], p. 26.
- v. Rio Ave [Maganha, Trofa], p. 27.
- vi. Baixo Ave: bacia hidrográfica, p. 31.
- vii. Vista da Serra de Santa Eufémia para oeste [Vila do Conde/ Trofa], p. 34.
- viii. Vista da Serra de Santa Eufémia para este [Vila do Conde/ Trofa], p. 35.
- ix. Mulheres apanhando sargaço junto à costa, p. 39.
- x. Sargaço a secar, p. 39.
- xi. O Monte Padrão a partir do Castro de Alvarelhos, p. 47.
- xii. Baixo Ave: carta do povoamento proto-histórico, p. 49.
- xiii. As ruínas do Castro de Alvarelhos [Alvarelhos, Trofa], p. 62.
- xiv. O posicionamento estratégico de Alvarelhos. Vista sobre o vale da Ribeira da Aldeia [Alvarelhos, Trofa], p. 62.
- xv. Província de Entre-Douro-e-Minho [gravura de Adolphe Laurent], p. 79.
- xvi. Esquema de povoamento disseminado, p. 82.
- xvii. Esquema de povoação do litoral, p. 83.
- xviii. Igreja e campo [Santiago de Bougado, Trofa], p. 95.
- xix. Lugar de Santagões [Bagunte, Vila do Conde], p. 99.
- xx. Vale da Ribeira da Aldeia [Alvarelhos, Trofa], p. 99.
- xxi. O alvéolo de Bougado [Santiago de Bougado, Trofa], p. 103.
- xxii. O alvéolo de Bougado [Santiago de Bougado, Trofa], p. 103.
- xxiii. Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Thyrsó e Bairro do “Teles” [Santo Tirso], p. 111.
- xxiv. Fábrica de Fiação e Tecidos do Rio Vizela [por Alberto Pimentel], p. 113.
- xxv. Baixo Ave: os caminhos romanos, p. 135.
- xxvi. Ponte D. Zamiro [Santagões, Vila do Conde], 137.
- xxvii. Baixo Ave: os caminhos medievais, mosteiros e locais fortificados segundo Ferreira de Almeida, p. 151.
- xxviii. Convento de Santa Clara [Vila do Conde], p. 156.
- xxix. Foz do Ave [Vila do Conde], p. 157.
- xxx. Ponte pênsil sobre o Ave [Trofa/ Vila Nova de Famalicão], p. 170.
- xxxi. Ponte do caminho-de-ferro sobre o Ave [Trofa/ Vila Nova de Famalicão], p. 171.
- xxxii. Início da construção da N 104 [Trofa], p. 177.
- xxxiii. Fábrica [Santiago de Bougado, Trofa], p. 186.
- xxxiv. Fábrica [Palmação, Vila do Conde], p. 187.
- xxxv. A7 e ligação à variante rodoviária a sul [Vila Nova de Famalicão], p. 190.
- xxxvi. Vila Nova de Famalicão, p. 191.
- xxxvii. N14 [Vila Nova de Famalicão], p. 194.

xxxviii. N 13 [Póvoa de Varzim], p. 195.

xxxix. Caminho [Vila do Conde], p. 203.







## *Resumo*

A presente dissertação tem como objeto de estudo os caminhos do território do Baixo Ave, isto é, o conjunto de infraestruturas que, da proto-história à atualidade, se foram integrando naquele espaço regional. Por *caminhos* tomámos todas as nomenclaturas, tipologias e funções sob as quais estes elementos se foram desdobrando e desmultiplicando, num processo denso e muito complexo.

O Baixo Ave, que aqui definimos pelos concelhos da Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão, Trofa e Santo Tirso, é o espaço ao qual cingimos o nosso estudo. Este território apresenta características muito próprias, como a sua posição intermédia entre os contextos regionais minhoto e duriense ou entre o interior do vale e as terras planas situadas sobre o Atlântico. Não obstante a identificação deste carácter individualizado, devemos também sublinhar os traços que aquele território comunga com todo o Entre-Douro-e-Minho. Entre as suas planícies e os vales profundos e retalhados provocados pelos seus afluentes, o território desenvolve-se numa sucessão de espaços contidos, por onde o povoamento se disseminou.

É justamente com base neste povoamento disperso pelo território que entendemos ser relevante proceder a um recuo temporal que nos ajudasse a compreender o processo de incorporação contínua dos caminhos na estrutura do espaço regional. Com base na natureza antiga dos assentamentos do Baixo Ave, esta ação metodológica organizou-se, criticamente, sob momentos-chave da infraestruturização do território, onde os caminhos ocuparam lugar central: dos *caminhos do pescado* castrejos às *viae publicae, vicinales e privatae* da romanização; das *vias medievais* às *vias transversais* da Idade Moderna; das *estradas reaes e distrítaes*, às *estradas municipais* ou à *autoestrada*.

Num território há muito densamente povoado, o estudo dos caminhos e do seu contributo para a estrutura da paisagem é um ponto de partida para olharmos criticamente para a evolução do território português.



## *Abstract*

This thesis has as main study object the ways of Baixo Ave's territory, that is, the whole infrastructures that, from protohistory to present days, have become part of that regional area. By *ways* we considered all terminologies, typologies and functions under which these elements have been being unfolded in a dense and very complex process.

The Baixo Ave region, which we defined here by the municipalities of Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão, Trofa and Santo Tirso, is the area that our study focus about. This territory presents very own characteristics, such as its middle position between the regional contexts of Minho and Douro or between the interiors of the valley and the flat lands over the Atlantic. Despite the identification of this individual character, we should also emphasize the peculiarities that this territory shares with all Entre-Douro-e-Minho region. Between its plains and the deep valleys, dug by its tributaries, this territory develops itself in a sequence of contained spaces by where the settlements spread.

It's precisely basing on these settlements spread over the territory that we believe it's useful to make a step backwards that helped us understanding the process of continuous incorporation of the ways in the regional space's structure. Basing on the ancient nature of the Baixo Ave's settlements, this methodological action was judiciously organized under several key-moments of the territorial infra-structuration where these ways have an essential role: from the proto-history ways to the *viae publicae*, *vicinales* and *privatae* of the Romanization; from the *medieval ways* to the *transversal ways* of the Modern Age; from the *royal and district roads* to the *municipal roads* or *highways*.

In a territory since long time highly populated, the study of the ways and their contribution to the landscape structure seams a departure point for us to look thoughtfully towards the evolution of the Portuguese territory's construction.



## *Resumen*

La presente tesis tiene como objeto de estudio los caminos del territorio del Baixo Ave, o sea, el conjunto de infraestructuras que, de la protohistoria a la actualidad, se fueron integrando en aquel espacio regional. Por *caminos* hemos adoptado todas las nomenclaturas, tipologías y funciones bajo las cuales estos elementos se fueron desenmarañando y desmultiplicando en un proceso denso y muy complejo.

El Baixo Ave, que aquí definimos por los municipios de Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão, Trofa y Santo Tirso, es el espacio al cual limitamos nuestro estudio. Este territorio presenta características muy propias, como su posición intermedia entre los contextos regionales miñoto y “duriense” o entre el interior del valle y las tierras planas emplazadas sobre el Atlántico. No obstante la identificación de este carácter individualizado, debemos también señalar los trazos que aquel territorio comparte con todo el Entre-Douro-e-Minho. Entre sus planicies y los valles profundos y fragmentados provocados por sus afluentes, el territorio se desarrolla en una sucesión de espacios contenidos, por donde el poblamiento se dispersó.

Es justamente con base en este poblamiento disperso por el territorio que consideramos ser importante hacer un paso hacia atrás en el tiempo que nos ayudara a entender el proceso de incorporación continua de los caminos en la estructura del espacio regional. Con base en la naturaleza antigua de los asentamientos del Baixo Ave, esta acción metodológica se organizó, críticamente, bajo momentos-clave de la infra estructuración del territorio, donde los caminos ocuparon un lugar central: de los *caminos del pescado* a las *viae publicae, vicinales e privatae* de la romanización; de las *vías medievales* a las *vías transversales* de la Edad Moderna; de las *estradas reales* y *distritales* a las *estradas municipales* o a la *autopista*.

En un territorio hace mucho densamente poblado, el estudio de los caminos y de su contribución para la estructura del paisaje es un punto de partida para que miremos críticamente la evolución del territorio portugués.





## *Introdução*

*O estudo dos caminhos na estrutura do território: do tema ao método*



## **1. Do tema**

### **1.1. O objeto de estudo**

O objeto de estudo desta dissertação são os caminhos do território do Baixo Ave. Na dificuldade de apontarmos, com clareza e objetividade, um substantivo capaz de transmitir as diferentes nomenclaturas, tipologias e funções em que estas infraestruturas se desdobram, no tempo e no espaço, tomámos por referência o termo *caminhos*, assumindo, em consciência, o risco de nos tornarmos demasiado redutores na nossa opção. Assim, cremos que a designação encontrada exprime, de forma mais adequada, o conjunto de estruturas que por todo o território se foram e vão integrando, intimamente vinculados às formas de organização da vida coletiva no espaço. Cientes da complexidade do tema estudado, julgamos que os caminhos, enquanto principal alvo da nossa atenção, serão elementos essenciais para a construção de uma ideia mais ampla e rigorosa do território e das suas múltiplas representações.

### **1.2. O espaço, a forma e o tempo**

As condições naturais do vale do Ave permitiram, à semelhança do que aconteceu um pouco por todos os vales hidrográficos existentes no noroeste português, uma concentração demográfica baseada num povoamento de características dispersas e disseminadas, quase sem interrupções, por todo o território. Uma paisagem que se tornou complexa, fruto das transformações e das permanências que só o tempo permite fundar. Fazendo um reconhecimento prévio de alguns traços comuns que este espaço regional partilha com todo o território compreendido entre os rios Minho e Douro - garantia que lhe permitiu uma certa unidade geográfica -, cremos ter encontrado no Ave algumas particularidades excecionais passíveis de lhe conferirem uma identidade própria. Foi justamente nesta simbiose entre regra e exceção, partilha e diferenciação, que partimos para uma aproximação ao estudo do território da sua bacia inferior.

Baseados na bibliografia recolhida, limitámos o espaço do Baixo Ave aos atuais concelhos da Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão, Trofa e Santo Tirso. De uma forma geral, este território enquadra-se, como expúnhamos, no noroeste de Portugal, na região do Entre-Douro-e-Minho que, entre outras características substanciais, “pende na sua quase totalidade para o Atlântico”<sup>1</sup>, elemento definidor, por excelência, das relações da terra portuguesa. Esta condição geográfica marca indelevelmente a riqueza deste território, onde, entre a sua morfologia enrugada,

---

1. Sampaio, Alberto, *As póvoas marítimas - Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Lisboa, Documenta Historica, 1979, p. 169.

entre os espaços formados entre as principais bacias hidrográficas, as comunidades se organizaram ao longo do tempo.

Assumindo-se como uma fronteira natural e, em vários momentos, administrativa, o curso do Ave é caracterizado por um território diversificado que apresenta atributos diferenciados desde a sua nascente, em plena Serra da Cabreira, até à sua foz, em Vila do Conde. Se no Alto Ave, genericamente compreendido entre Vieira do Minho e Póvoa de Lanhoso, este vale se caracteriza pela existência de um povoamento de montanha, onde as atividades agro-pastoris se assumem como elemento mais enraizado da vivência em comunidade e a natureza dos assentamentos é mais escassa e concentrada, na restante bacia assiste-se a uma situação significativamente distinta. Detentora de solos de grande aptidão agrícola, há muito intensamente povoada, em permanente interação entre espaços regionais contíguos, a região apresenta-se como um território complexo e variado, construído numa justaposição de diferentes realidades, resultado das circunstâncias de cada tempo.

Este cenário complexo é o principal responsável por uma matriz de povoamento que se exprime sob formas variadas, em diferentes escalas aparentemente antagónicas, resultando numa paisagem tantas vezes interpretada como difusa, numa permanente ideia de desordem. Assim, colocamo-nos na difícil tarefa de falar do espaço e, sobretudo, das formas no espaço, tendo por base os caminhos que se integraram no território do Baixo Ave.

### ***1.3. O problema, sua pertinência e objetivos do estudo***

Foi através dos caminhos que as comunidades encontraram forma de se relacionar, de criar redes comerciais, militares e administrativas, ou até de peregrinar. Ao longo dos tempos, estas estruturas permitiram a interação entre culturas e a formação de comunicações importantes no afirmar de fronteiras e territórios. Por isso, os caminhos são, acima de tudo, “um testemunho de civilização.”<sup>2</sup>

Os caminhos do noroeste português, e nesse contexto, os do Baixo Ave, constituem uma complexa rede de infraestruturas que se foram incorporando ao longo de séculos, hierarquizadas ou não, muitas vezes relacionadas de forma inteligente com a topografia existente e respondendo quase sempre às necessidades de cada tempo. Vários foram os autores que sobre esta matéria dissertaram. Entre eles, distribuídos sobre as mais diversas disciplinas, Carlos Alberto Ferreira de Almeida, Eugénio Andrea da Cunha Freitas, ou mais recentemente Amélia Andrade, José Marques, Amélia Polónia, Álvaro Domingues, Marta Labastida, Sara Sucena-Garcia, Ivo

---

2. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 3.

Oliveira, dedicaram esforços ao estudo dos caminhos e da sua importância em diferentes contextos regionais. No entanto, enquadrado nos temas sobre a paisagem, o estudo dos caminhos do noroeste português carece ainda de mais contributos que possam ajudar na compreensão do território contemporâneo português. A complexidade e a relevância destas infraestruturas para a organização do povoamento e para a disseminação das formas no espaço ao longo do tempo, está ainda longe de ser devidamente clarificada.

No contexto regional do Baixo Ave é ainda escassa a informação existente sobre os caminhos e sua preponderância na forma como as comunidades se organizaram por entre os montes e planícies daquele vale. Por isso, e para uma compreensão mais profunda do território contemporâneo, cremos que é urgente que se estabeleçam pontos de entendimento sobre determinados períodos que marcaram com firmeza a diversidade e riqueza da paisagem.

No seu artigo para a Revista Douro-Litoral, em 1950, Eugénio Andrea da Cunha Freitas relembra a importância das estradas romanas para a formação dos aglomerados populacionais<sup>3</sup>, lamentando, por isso, “que raros investigadores se tenham ocupado delas e procurado reconstituir o seu traçado.”<sup>4</sup> Na mesma linha de pensamento, exprimindo uma preocupação em tudo semelhante, Carlos Alberto Ferreira de Almeida afirmava, em 1968, que “parece (...) quase impossível (...) pretender conhecer perfeitamente a historiografia de qualquer período sem conhecermos a história das suas vias, por causa das suas funções e consequências múltiplas dos caminhos (...).”<sup>5</sup>

Assim, pretendemos encontrar algumas respostas nesta dissertação que nos ajudassem a compreender, através dos caminhos que progressivamente se integraram na paisagem, o território do Baixo Ave. Paralelamente, procurámos clarificar o contributo que aquelas infraestruturas prestaram na composição de uma paisagem de exceção ou, pelo contrário, na definição de um padrão de organização comum a outras regiões.

---

3. Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, “Estradas velhas entre Leça e Ave”, in *Douro-Litoral*, Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História, ser. IV, vols. I-II, Porto, Junta de Província, 1950, p. 50.

4. Idem, *ibidem*, p. 50.

5. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 4.

## 2. Do método

### 2.1. Estrutura da dissertação

O noroeste português tem sido unanimemente reconhecido pela remota e elevada presença humana, um “viveiro inexaurível de homens”<sup>6</sup>, como lhe chamou Jaime Cortesão. Na região, onde foi possível que “a terra moldasse o homem e o homem moldasse a terra tão mútua e intimamente”<sup>7</sup>, proliferou um povoamento muito intenso e disperso pelo território, desmultiplicado através de sistemas de organização com origens muito remotas que, ao longo do tempo, se foram alterando entre a permanência e a transformação. A ocupação longínqua do território do noroeste, e do Ave em particular, foi determinantes na formação da própria Nação. Como avisa Alberto Sampaio, foi na região do noroeste “que se formou o núcleo da futura nação”<sup>8</sup>, saindo “desse inesgotável reservatório humano (...) a gente que [a] aglutinou.”<sup>9</sup> Por isso, é essencial para o estudo dos caminhos do território que se faça uma aproximação não só às condições naturais existentes, e que muitas vezes determinaram o seu traçado, mas de igual modo ao desenvolvimento da paisagem formada na relação dos povos com o espaço ao qual se foram apropriando. Acreditamos, coincidindo com Távora, que “no estudo do meio português deveríamos atender aos dois elementos fundamentais, o Homem e a Terra, no seu presente e no seu desenvolvimento histórico.”<sup>10</sup> Procurámos, por isso, dividir a primeira parte desta dissertação, *Baixo Ave – a formação da paisagem*, entre estes dois componentes, “factores decisivos a estudar pormenorizadamente em todas as manifestações e possibilidades e naquilo em que directamente possam interessar.”<sup>11</sup>

Do nosso ponto de vista, é indispensável reconhecer os elementos fundamentais disponíveis neste vasto território, identificando os fatores naturais que o distinguem, lembrando também que “nem só o relevo foi elemento determinante na organização e evolução dessa paisagem, mas também o clima, a hidrografia, os solos e a vegetação.”

---

6. Cortesão, Jaime, *Portugal – A Terra e o Homem*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1995, p. 31.

7. Idem, *ibidem*, p. 29.

8. Sampaio, Alberto, *As póvoas marítimas - Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Col. Documenta Historica, Lisboa, Ed. Vega, 1979, p. 166.

9. Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 166.

10. Távora, Fernando, “O problema da casa portuguesa”, in *Teoria e crítica de Arquitectura séc. XX*, Lisboa, Ordem dos Arquitectos - Secção Regional Sul e Caleidoscópio, 2010, pp. 327-328.

11. Idem, *ibidem*, pp. 327-328.

<sup>12</sup> Do mesmo modo, reconheçamos os fatores humanos que determinaram a evolução da paisagem, nunca esquecendo que ela se constituiu como resultado de um trabalho constante de “gente humilde que aceitou um destino simples, exerceu com esforço o que aprendeu dos antigos, modelando a fisionomia dos lugares e prolongando no mar a obscura energia dos homens.” <sup>13</sup>

No estudo do território, várias são as condicionantes a que devemos atender de uma forma simultaneamente objetiva e abrangente. Embora a nossa investigação seja conduzida sobre um objeto particular – os caminhos do território –, inserido num contexto espacial perfeitamente delimitado – o Baixo Ave –, não poderemos construir o nosso pensamento de uma forma isolada e simplificada. Pelo contrário, a pesquisa e o consequente discurso que dela resultará, deve contemplar, não só as diferentes, vastas e complexas condicionantes que determinam a morfologia da paisagem, mas também as características que aquele território comunga com as diversas partes da região a que se circunscreve. Só assim cremos ser possível extrair uma leitura mais rigorosa e aproximada dos temas aqui tratados.

Analisar e teorizar sobre os caminhos do território do Baixo Ave exige que se faça uma leitura transversal e que se confrontem os traços de excecionalidade daquele espaço regional com os critérios identitários comuns a todo o noroeste português, ou se quisermos, a todo o Entre-Douro-e-Minho. Assim, reservámos para a segunda parte desta dissertação a identificação de um *Território Singular e Comum*, pautado entre as características do Baixo Ave e de todo o espaço compreendido entre os rios Douro e Minho. Por isso, procurámos, nessa parte, esmiuçar as particularidades do universo complexo de modos de habitar e de convivência social que na região se estabeleceram ao longo dos tempos, dando origem a uma ideia de unidade da paisagem.

Ao estudarmos os caminhos do território, não pretendemos fazer uma simples caracterização ou um mero levantamento técnico que provavelmente poucos resultados nos permitiria produzir. “No estudo da viação o mais importante (...) não é tanto a descoberta do traçado material dos caminhos, mas sim as suas funções e as suas consequências sociais, económicas, culturais, políticas, etc.” <sup>14</sup> No fundo, a sua relevância na estruturação e organização do território e das comunidades que nele habitam. Queremos, acima de tudo, como esclarecemos inicialmente, partindo do estudo dos caminhos, do seu desenho ou traçado e da leitura das suas inúmeras

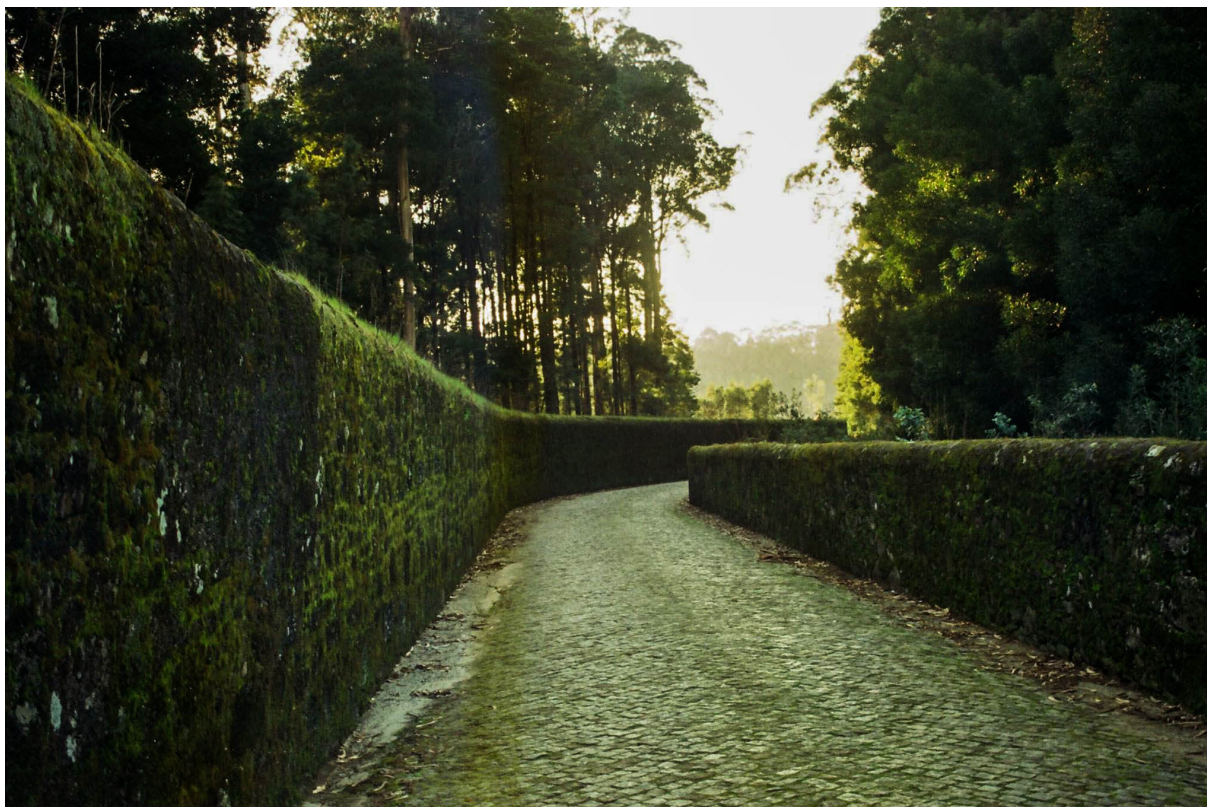
i.  
Caminho  
[Vila do Conde].

ii.  
Campos  
[Vila do Conde].

12. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, “Contrastes e mutações nas paisagens agrárias das planícies e colinas minhotas” in *Studium Generale - Estudos contemporâneos*, nº 5, Porto, C.E.H., 1993, pp. 9-115.

13. Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 145.

14. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 5.



i.





ii.

funções, entender com maior profundidade as relações entre povos, e entre estes e o seu habitat, podendo a partir delas, estabelecer um pensamento mais amadurecido sobre a disposição das formas no espaço. Assim, na terceira e última parte do trabalho - *Os caminhos da estrutura do território do Baixo Ave* -, dotados do conhecimento útil dos temas até aí tratados, seleccionámos algumas épocas em que a formação e integração de caminhos na paisagem foram absolutamente determinantes.

## **2.2. Fontes bibliográficas, cartográficas e as visitas pelo território**

No estudo do objeto e dos temas que nos propusemos tratar, sentimos, desde a primeira hora, a necessidade de recolher o máximo de informações escritas, desenhadas, fotografadas etc., que nos permitissem aproximarmo-nos com algum domínio das complexas - porque diversas -, matérias sobre o território. Dessa forma, tornou-se incontornável a necessidade de recolha de fontes que nos servissem de referência e que, de certo modo, nos fossem ajudando a construir e organizar as bases do nosso pensamento e a própria estrutura da dissertação. Esse trabalho, muitas vezes invisível e demorado, nem sempre correspondeu às nossas expectativas. Se por vezes ele se desdobrou em diversas frentes que, em simultâneo, se desmultiplicavam noutras tantas ideias e na formulação de novos problemas, por outro, a recolha de peças escritas e principalmente cartográficas verificou-se, em vários momentos, inútil ou sem aparentes resultados, fruto da inexistência de informações sobre determinado assunto.

Pese embora as dificuldades encontradas, foram inúmeras as referências escritas que nos ajudaram a entender, com maior rigor, o objeto e o espaço do nosso estudo. Uma parte considerável dessas fontes foi recolhida nas bibliotecas públicas locais ou, na maioria dos casos, nas bibliotecas da Faculdade de Arquitectura e da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, e ainda na Biblioteca Pública Municipal do Porto. Em alternativa, mas de forma não menos importante, encontrámos também um conjunto de bibliografia de interesse nas plataformas digitais da Biblioteca Nacional ou das próprias universidades do Porto e do Minho.

Não podemos afirmar, com a certeza absoluta, que detemos um domínio total sobre a bibliografia produzida sobre todos os temas aqui tratados. Na verdade, não seria expectável que o tivéssemos. Embora, em determinados momentos, esta profunda pesquisa de informações escritas tenha suscitado novas dúvidas e algumas angústias que, de certo modo, bloquearam o desenvolvimento natural do trabalho, acreditamos que a nossa pesquisa resultou num interessante exercício para aferir, com maior rigor, as diversas circunstâncias e realidades que o tema nos sugere. Nesse contexto, não nos limitámos a recolher fontes que se referissem, única e exclusivamente, aos caminhos do Baixo Ave. Assim, coligimos um universo de referências variadas, distribuídas por diferentes disciplinas. Da arquitetura à história, da geografia

humana à antropologia, da etnografia à sociologia, da economia à política, muitos foram os recursos encontrados, consultados, e em grande medida utilizados para suportarmos o nosso discurso. Do vasto conjunto bibliográfico que suportou esta dissertação, alguns autores, mais do que outros, ocuparam naturalmente um lugar de importância acrescida. Falamos sobretudo das obras pioneiras de Alberto Sampaio – *Vilas do Norte de Portugal* e *As Póvoas Marítimas* –, de Orlando Ribeiro – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico* – e dos trabalhos tão completos como rigorosos de José Mattoso – *Identificação de um país* – de Carlos Alberto Ferreira de Almeida – *Vias Medievais Entre Douro e Minho, Arquitectura Românica no Entre-Douro-e-Minho, Castelologia medieval de Entre-Douro-e-Minho* e diversos artigos – e de Eugénio Andrea da Cunha Freitas – *Estradas Velhas entre o Leça e o Ave*.

Se a pesquisa e consequente recolha de fontes bibliográficas nos ajudaram a desconstruir o nosso objeto de estudo, sugerindo novos problemas mas originando também as soluções de que necessitávamos, as hipóteses de construção do discurso encontraram na imensa dificuldade em compilar cartografia útil um desagradável obstáculo. À natural inexistência de peças desenhadas com relativo recuo histórico e, especialmente, com o rigor e o nível de informação que pretendíamos, encontramos alguns obstáculos de teor burocrático municipal que nos negaram, em vários casos, o acesso a informação adicional que nos teria sido inteiramente proveitosa. Uma vez mais, servimo-nos dos arquivos e catálogos digitais públicos da Biblioteca Nacional, do arquivos Distrital e Municipal do Porto, da Oficina do Mapa da Faculdade de Letras da Universidade do Porto e ainda dos arquivos e serviços documentais de alguns dos municípios estudados. Em todos eles, a informação encontrada era escassa e, em muitos casos, repetida, resumindo-se fundamentalmente a cartas militares, cartas geológicas ou cartografia municipal recente.

Não obstante a importância das fontes bibliográficas e cartográficas recolhidas, tornou-se também fundamental tomar contacto com o espaço que nesta dissertação estudamos. Por isso, as visitas pelo território, organizadas regularmente, contribuíram para um melhor entendimento das temáticas abordadas. Nessas pequenas viagens, entre outros elementos, procedemos a um levantamento fotográfico que nos ajudou a colmatar as carências de alguma informação de que as restantes fontes padeciam.

### ***2.3. A História como um instrumento do trabalho***

Sendo esta uma dissertação sobre os caminhos da estrutura de um território específico, e procurando através dos seus traçados e inúmeras representações pensar sobre o povoamento regional e sobre ele elaborar um discurso que se quer claro, objetivo e rigoroso, tornou-se impreterível uma reflexão sobre as circunstâncias resultantes de um processo que oscila entre as mutações e as permanências que só o tempo é capaz de produzir. É exatamente para esta ideia que Orlando Ribeiro parece

apontar quando afirma que “uma paisagem é, na maioria dos casos, uma herança, um produto da história que o presente” – por si só, acrescentamos nós – “não explica”<sup>15</sup>, pelo que julgamos ser necessário atender às circunstâncias do passado num território que desde cedo se apresentou densamente povoado.

Embora esta necessidade nos parecesse essencial, não quisemos recorrer à história exclusivamente como forma de contextualização vaga e desprovida de sentido. Quisemos, sobretudo, suportar-nos naquela disciplina como uma das ferramentas do nosso trabalho. Nesse sentido, como sempre assumimos, não quisemos fazer do passado “uma prisão de que poucos sabem livrar-se airoso e produtivamente”<sup>16</sup>, reconhecendo, como Távora, que ele “vale muito, mas é necessário olhá-lo não em si próprio mas em função de nós próprios.”<sup>17</sup>

#### **2.4. O desenho na representação do real**

Se por um lado consideramos, como já dissemos, a utilidade da História e de outras disciplinas como instrumentos essenciais para uma aproximação ao nosso objeto e espaço de estudo, de modo algum descuramos a dimensão central que o desenho teve para esta dissertação. Falar dos caminhos do território, e, sobretudo, entender de que forma eles se foram integrando como um elemento estruturador da paisagem, obrigou-nos a recorrer ao desenho como forma de suportar o nosso pensamento. Desenhar é pensar ou, como apontava Távora, é, sobretudo, a procura da inteligência. O desenho, como instrumento poderoso de percepção e compreensão do que nos rodeia, não se pode limitar, no exercício da arquitetura, ao projeto. Ele deve ser, acima de tudo, recurso constante na aproximação ao *real*, linguagem do nosso pensamento e suporte do nosso discurso.

Tentámos encontrar, como dissemos, nos arquivos físicos e digitais disponíveis, um conjunto de cartografia que compreendesse diferentes épocas por nós abordadas e que permitisse observar as transformações operadas sobre o território, na relação entre caminhos e povoamento. Naturalmente, essas fontes estavam limitadas no tempo, pois só a partir de meados do século XIX se produziram desenhos com maior rigor e informação. Se a cartografia histórica existente é francamente exígua, particularmente a que se dedica à representação da estrutura dos caminhos portugueses, a documentação mais atualizada, proveniente dos trabalhos ou relatórios

---

15. Ribeiro, Orlando, Cit. por Gomes, Manuel; Saraiva, António, *Orlando Ribeiro – Itinerâncias de um geógrafo*, Registo vídeo, Lisboa, B'lizzard – Criatividade, Comunicação e Serviços, 2011, DVD, 58 min., color.

16. Távora, Fernando, “O problema da casa portuguesa”, in *Teoria e crítica de Arquitectura séc. XX*, Lisboa, O. A. – S.R.S. e Caleidoscópio, 2010, p. 327.

17. Idem, *ibidem*, p. 327.

municipais e regionais, de âmbito administrativo ou militar, contém, na maioria das vezes, um vasto conjunto de informações que acabam por se sobrepor mutuamente, retirando ao desenho a leitura e compreensão necessária.

Partindo com estas dificuldades, tentámos produzir e reconstituir ao longo da dissertação, com base nas diversas fontes – escritas, desenhadas ou fotografadas – alguns desenhos, a diferentes escalas, que, embora em alguns casos meramente especulativos, julgámos pertinentes para auxiliar o nosso pensamento e sustentar o nosso discurso.



*Parte I*

*Baixo Ave: a formação da paisagem*





## 1. A Terra

### 1.1. Identificação e limites

As diferentes perspectivas disciplinares que aqui reunimos sobre o território, embora apresentem distintas problematizações sobre a divisão da terra portuguesa, identificam quase sempre, como vimos, a unidade territorial do noroeste determinada entre os rios Minho e Douro. Como apontámos, a elevada presença de água verificada nesta zona, a influência marítima atlântica, as formas do relevo e a riqueza dos solos, entre outros aspetos, determinaram de modo inequívoco os meios de subsistência e os modos de habitar do seu povo, sendo por isso fatores decisivos na fixação da população. Assim, consideramos que não podemos ficar indiferentes a esta circunstância que em muito contribuiu para o desenvolvimento deste território.

No contexto da extensa região minhota e duriense, e à semelhança do que se verifica ao longo de outros rios que nela fluem, como o Minho, o Lima, o Cávado, o Leça e o próprio Douro – referindo apenas aqueles que apresentam maiores dimensões –, o rio Ave assume-se como um meio muito fértil que indelevelmente marcou, pela sua influência, o desenvolvimento do território envolvente. As suas condições naturais e o seu posicionamento geográfico marcaram profundamente a ocupação do seu vale ao longo dos tempos.

O Ave prolonga-se entre as regiões mais altas do noroeste português, mais precisamente a Serra da Cabreira (c. 1050 metros de altitude <sup>1</sup>) e a costa, numa distância de aproximadamente 90 quilómetros. <sup>2</sup>A sua natureza, vinculada a uma diversidade e abrangência assinaláveis, bem como outros aspetos por nós já salientados, levou-nos a concentrar o esforço do nosso estudo no território que aqui temos denominado por Baixo Ave. Procurámos, dessa forma, encontrar, junto dos trabalhos de diversos autores que estudaram a região <sup>3</sup>, uma definição precisa e comum sobre os limites físicos da influência da bacia inferior do rio. Nessa tentativa, quisemos encontrar uma delimitação que não só atribuisse a esta dissertação o rigor e a coerência exigíveis, mas, sobretudo, que respondesse às necessidades específicas do nosso trabalho e do tema a que ele se dedica. No entanto, face à relativa dificuldade em encontrar uma definição absolutamente consensual entre as diversas perspetivas, decidimos tomar como referência os limites administrativos e territoriais atuais. Esta decisão decorre, particularmente, da necessária adequação ao tema do trabalho.

---

1. Mendes, José Armando; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, Vila Nova de Famalicão: A.D.R.AVE, 2002, p. 46.

2. Araújo, Ana Paula; Afonso, Odete – *A bacia hidrográfica do Rio Ave*, Porto, D.G.R.N., 1990.

3. Carlos Alberto Brochado de Almeida, Eugénio Andrea da Cunha Freitas, Martins Sarmiento, Pereira Dinis, Rocha Peixoto, Ricardo Severo e Russel Cortês foram alguns dos autores que dedicaram parte da sua obra à região do Ave, e especialmente ao Baixo Ave.

Lembremos que, atualmente, a gestão e manutenção dos equipamentos viários está sob o domínio, não só do Estado central, mas também das autarquias e outros órgãos decisores de âmbito local, concelhio ou regional, que têm direta responsabilidade sobre milhares de quilómetros de vias.

Assim, definimos o Baixo Ave, genericamente, pelos limites administrativos dos territórios de cinco concelhos: Póvoa de Varzim e Vila do Conde, situados junto à costa, e Vila Nova de Famalicão, Trofa e Santo Tirso, posicionados imediatamente mais a oeste, já no interior desta zona litoral. Embora os três últimos concelhos sejam frequentemente associados à região do Médio Ave - principalmente nas mais recentes investigações da área disciplinar da arquitetura e urbanismo -, entendemos que eles deveriam integrar o espaço de abrangência do nosso estudo, não só pela necessária adequação do espaço às circunstâncias administrativas do tema do trabalho, mas também porque constatamos que algumas das suas áreas estão circunscritas, segundo alguns autores e à luz de outras disciplinas, ao território do Baixo Ave. Esta questão, obriga-nos a esclarecer, desde já, a eventual sobreposição da definição das duas regiões, resultado da necessidade das diversas adaptações que aqui enunciámos. Assim, entendemos pertinente considerar os três concelhos na sua totalidade pelas razões já apresentadas, colocando de parte uma possível subdivisão dos mesmos que poderia vir a dificultar uma aproximação à rede viária local e concelhia.

Desta forma, definimos o Baixo Ave, a norte, pela divisão entre os concelhos da Póvoa de Varzim e de Vila Nova de Famalicão, com os concelhos de Esposende, Barcelos e Braga, sendo que a sul, esta diferenciação reparte-se, respetivamente, entre Vila do Conde e Matosinhos, entre a Trofa e a Maia, e entre o concelho de Santo Tirso e os de Valongo e Paços de Ferreira. A oeste, os limites desta região são definidos naturalmente pelo Atlântico, onde confinam os concelhos da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde, que se estendem pela linha de costa ao longo de dezenas de quilómetros. A este, definimos aquele território pelas fronteiras entre os concelhos de Vila Nova de Famalicão e de Guimarães, e também entre o concelho de Santo Tirso e os de Lousada e Vizela. Refira-se que uma boa parte da divisão administrativa entre Vila Nova de Famalicão e Guimarães encontra-se exatamente definida sobre o leito do rio Ave, entre as freguesias famalicenses de Riba d'Ave, Oliveira (Santa Maria) e Pedome, e as freguesias vimaranenses de Lordelo, Guardizela e Serzedelo.

Para além dos limites exteriores da região do Baixo Ave, baseados nas diferentes divisões administrativas concelhias que aqui temos vindo a clarificar, torna-se também importante reconhecer as diferentes fronteiras internas desse território. Nesse contexto, o rio Ave assume também uma posição de destaque, uma vez que é sobre as suas águas que se esboça uma parte relevante da separação entre os diversos concelhos referidos, nomeadamente entre a Trofa e Vila Nova de Famalicão e entre este último e o de Santo Tirso. Internamente, à semelhança do que acontece por todo

o território nacional, cada concelho está organizado e subdividido em freguesias ou uniões de freguesias. A criação destas últimas unidades administrativas decorreram da recente aprovação na Assembleia da República de uma nova reorganização de todo o território autárquico nacional que veio implementar diversas alterações consideráveis, em muitos casos veemente contestadas pelas populações locais. Assim, entre os concelhos situados junto à costa, a Póvoa de Varzim conta hoje com um total de 4 freguesias e 3 uniões de freguesias, enquanto que Vila do Conde apresenta 14 e 7, respetivamente. Mais a montante, na Trofa foram criadas 3 uniões, prevalecendo apenas 2 freguesias com funcionamento autónomo, enquanto que Santo Tirso contabiliza 9 freguesias e 5 uniões. O concelho de Vila Nova de Famalicão é, de longe, aquele que apresenta maior número de freguesias autónomas e de uniões de freguesia, que ascendem, respetivamente, a 23 e a 11 unidades.<sup>4</sup>

A definição do território do Baixo Ave que aqui assumimos, resume-se, assim, praticamente, às zonas mais baixas do vale, que mesmo assim oscilam entre os 470 metros de altitude (Penedo das Letras, em Vila Nova de Famalicão) e a foz do rio entre Vila do Conde e Azurara. A região sofre uma influência muito direta do Atlântico e é genericamente marcada por uma diversidade de ocupação notável. Se, por um lado, se observa uma resistência das atividades agrícolas que é perfeitamente visível na paisagem - principalmente nos concelhos da Póvoa de Varzim e Vila do Conde onde, para além da agricultura, predominam as explorações leiteiras -, por outro, assistimos, como veremos adiante, a uma implantação intensiva e extensiva da atividade industrial, principalmente do sector têxtil e algodoeiro, verificada com especial incidência em algumas freguesias dos concelhos da Trofa, de Vila Nova de Famalicão e de Santo Tirso. As extensas zonas rurais e florestais que caracterizam uma boa parte deste território, contrastam com os aglomerados mais urbanizados das diversas sedes de concelho. Estas particularidades são inteiramente identificáveis através da leitura da diversa cartografia e fotografia aérea da região, mas também quando a observarmos a partir dos seus pontos mais altos, nomeadamente a partir dos montes de Santa Eufémia ou de São Gens de Cidai, na Trofa - este último situado na Serra do Bougado.

Neste parte, importa sobretudo alertar e clarificar, que os limites que aqui definimos correspondem a um panorama autárquico relativamente recente, diferenciando-se de divisões administrativas anteriores. Para as demarcações operadas sobre o território ao longo dos séculos muito contribuíram os rios, aos quais se podem reconhecer “duas funções diametralmente opostas, como limites ou como eixos das áreas por

---

4. Todos os dados apresentados estão disponíveis nos sítios online oficiais dos diversos municípios.

onde passam.”<sup>5</sup> No contexto do noroeste, definiram-se fronteiras de natureza vária, tendo o Ave representado limites administrativos e religiosos, no passado e no presente. É certamente pertinente recordar que, se pelo Ave se fez, durante muito tempo até à atualidade, parte da fronteira das sedes episcopais de Braga e do Porto, também pelo seu leito se traçam atualmente consideráveis fragmentos da fronteira entre aqueles dois distritos ou se define trechos do perímetro da Área Metropolitana do Porto ou de alguns dos concelhos que lhe estão circunscritos.

Apesar de reconhecermos no Baixo Ave alguns aspetos geográficos que subscrevem a realidade de todo o noroeste português, não deixamos de sentir a necessidade de uma reflexão mais aproximada e rigorosa das circunstâncias que caracterizam particularmente este território. Procuraremos, então, neste capítulo, refletir também sobre esta dicotomia, entre aquilo que é particular a esta região e o que de alguma forma ela tem em comum com outras zonas.

## **1.2. Formas do relevo**

O Baixo Ave distingue-se das restantes subdivisões que do rio se possam fazer pelos seus relevos pouco acentuados. À imagem do que acontece nos vales de outros rios que atravessam o território da antiga província de Entre-Douro-e-Minho, o Ave percorre as cotas mais elevadas junto à sua nascente em plena Serra da Cabreira e concelho de Vieira do Minho, estando as suas cabeceiras a mais de 1000 metros de altitude.<sup>6</sup> Os relevos mais destacados vão-se naturalmente dissipando ao longo do vale, perdendo progressivamente as suas cotas e declives acentuados, situação que se verifica até à plataforma litoral já em Vila do Conde. Esta alternância entre os relevos mais protuberantes e aqueles de menor dimensão contribui para uma altitude média do vale de cerca de 280 metros, números razoavelmente menores do que os verificados no vale do Vizela, um dos principais afluentes do Ave, que atinge uma altitude média de aproximadamente 390 metros.<sup>7</sup> Podemos afirmar que ao longo da bacia do rio se assiste a uma morfologia diferenciada, “localizando-se 73% do território entre os 100 e os 600 metros, 18,5% entre os 0 e os 100 metros e os restantes 8,5% acima dos 600 metros de altitude.”<sup>8</sup>

No seu troço inicial, o Ave percorre uma região de relevo muito acidentado, “que

---

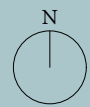
5. Mattoso, J.; Daveau, S.; Belo, D., *Portugal - O Sabor da Terra*, Lisboa, Temas & Debates, 2010, p. 47.

6. Mendes, José Armando; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão: A.D.R.AVE, 2002.

7. Araújo, Ana Paula; Afonso, Odete, *A bacia hidrográfica do Rio Ave*, Porto, D.G.R.N., 1990.

8. Mendes, José Armando; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, Vila Nova de Famalicão: A.D.R.AVE, 2002, p. 44.





0 1 2 5km



corresponde aos maciços da Cabreira e Maroiço”<sup>9</sup>, designada de *Zona de Transição*.

<sup>10</sup> Esta área apresenta declives que variam entre os 3,8% e os 16,7%, verificando-se, nesta fase, uma descida notoriamente acentuada até à cota dos 400 metros <sup>11</sup> junto à Albufeira do Ermal, ainda no concelho de Vieira do Minho. A partir deste ponto, inicia-se a região das *Terras Baixas* <sup>12</sup>, que se estende até ao litoral e principia com um pequeno trecho que se desenvolve em declives mais suaves, geralmente inferiores a 0,5%, até à cota dos 200 metros <sup>13</sup>, já no concelho da Póvoa de Lanhoso.

A partir daqui, o vale desenvolve-se em altitudes inferiores aos 200 metros, embora pontualmente apresente elevações acima dessa altitude. Durante largos quilómetros, o rio percorre, em encostas suaves, os concelhos de Guimarães, Vila Nova de Famalicão e Santo Tirso. No entanto, na observação de Miguel Montenegro de Andrade é referido que neste último concelho, junto à confluência com o Vizela, o Ave “apresenta características de rio jovem, de vale estreito” <sup>14</sup> e “profundamente encaixado no granito” <sup>15</sup>, acrescentando ainda que as suas margens se mostram “abruptas, cortadas quase a pique”.<sup>16</sup> É também em Santo Tirso que “o vale assume um aspecto diferente, com margens baixas, que nas grandes cheias são inundadas pelas águas.” <sup>17</sup> Estas assimetrias na sua configuração repetem-se, segundo aquele autor, em todo o percurso do rio, perfazendo um vale quase sempre assimétrico.

Mas é, sobretudo, a partir da Trofa e Vila Nova de Famalicão, respetivamente nas margens esquerda e direita do rio, que se verifica uma estabilização das altitudes, que apenas será contraposta pontualmente ou já na aproximação ao Atlântico. Esta zona, que integra a área alvo do nosso estudo, é vincadamente marcada por “uma ampla planura de terras baixas, bastante produtivas, insinuando-se para o interior da margem direita por depressões planas, a que se dá o nome de ‘águas.’” <sup>18</sup> Devemos,

---

9. Gomes, Pedro Teixeira *et al.*, *Património natural da bacia do Ave - Relatório final do inventário do património natural da bacia hidrográfica do Rio Ave*, Braga, Projecto Alba-Ter/Ave, Departamento de Biologia - U.M., 2001, p. 19.

10. Idem, *ibidem*, p. 19.

11. Araújo, Ana Paula; Afonso, Odete – *A bacia hidrográfica do Rio Ave*, Porto, D.G.R.N., 1990.

12. Ribeiro, Orlando cit. por Gomes, Pedro Teixeira *et al.*, *Património natural da bacia do Ave - Relatório final do inventário do património natural da bacia hidrográfica do Rio Ave*, Braga, Projecto Alba-Ter/Ave, Departamento de Biologia - U.M., 2001, p. 2.

13. Idem, *ibidem*, p. 2.

14. Andrade, Miguel Montenegro de, *Terraços do Vale do Ave*, Porto, Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946, p. 6.

15. Idem, *ibidem*, p.6.

16. Idem, *ibidem*, p.6.

17. Idem, *ibidem*, p.6.

18. Idem, *ibidem*, p.6.

iii.

Baixo Ave: identificação, limites e formas do relevo.

no entanto, assinalar, como avisa Rosa Moreira da Silva <sup>19</sup>, que estas terras são também reconhecíveis na margem esquerda do rio, expandindo-se entre Santiago do Bougado, na Trofa, até ao lugar do Bicho, mais a jusante. É a partir desta zona que o vale muda de direção, desenvolvendo-se em meandros e sofrendo de novo um estreitamento notório.

A partir da Maganha, em direção a jusante, o rio possui “margens em declive considerável, de quando em quando abaixando-se em campos ribeirinhos, a poucos metros acima das águas de estio.” <sup>20</sup> Este estreitamento é também resultado do alinhamento dos relevos mais acentuados que ali se fazem sentir – principalmente no triângulo composto por São Gens de Cidai (200 metros), na Serra de Bougado, Santa Eufémia (240 metros) e Queimado Alto (140 metros), este último na margem norte – e que integram uma grande mancha de relevo que se estende de Valongo à Serra de Rates, na Póvoa de Varzim. <sup>21</sup> A cerca de 1 quilómetro a sul de Queimado Alto, à cota de 60 metros, desenvolve-se um dos terraços do vale do Ave identificados por Miguel Montenegro de Andrade. Trata-se de um “extenso e perfeito planalto que, iniciando-se no lugar de Agulada, Ribeiro dos Peixes, se estende amplamente por Ferreiró e Parada até Figueiró de Baixo.” <sup>22</sup> Mais a jusante, numa zona onde as margens do rio se revelam ainda bastante inclinadas, dá-se, junto à Touguinha, a confluência entre o Ave e o Este. A partir deste ponto, e até ao aglomerado urbano de Vila do Conde, ambas as margens daquele rio vão-se tornando progressivamente mais suaves, sendo possível identificar zonas de declive reduzido onde existe grande aproveitamento agrícola.

Na margem sul, desde Vilarinho até à faixa costeira, não se vislumbram grandes alterações de relevo, desenvolvendo-se esta zona com declives muito pouco acentuados, variando as suas altitudes entre os 60 (Vilarinho), os 40 (Árvore) e os 20 metros (Azurara), entre os 50 (Fajozes) e os 30 metros (Mindelo) ou ainda entre os 40 (Modivas) e os 20 metros (Vila Chã).

---

19. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, “Contrastes e mutações nas paisagens agrárias das planícies e colinas minhotas” in *Studium Generale - Estudos contemporâneos*, nº 5, Porto, 1993, pp. 9-115.

20. Andrade, Miguel Montenegro de, *Terraços do Vale do Ave*, Porto, Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946, p. 6.

21. Embora estas proeminências não possam ser diretamente comparáveis àquelas que inicialmente descrevemos e que se circunscrevem à Serra da Cabreira, ou até mesmo a outras regiões minhotas onde as altitudes ultrapassam os 1300 metros (Serras do Gerês, Peneda, Soajo e Amarela), é curioso observar que elas se situam a apenas escassos quilómetros do Atlântico, sendo por isso pontos destacados do território que usufruem geralmente de grande visibilidade. Enfaixada entre estes afloramentos e a linha da costa existe uma grande mancha de terras baixas que se estende deste o Porto até Viana do Castelo.

22. Andrade, Miguel Montenegro de, *Terraços do Vale do Ave*, Porto, Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946, p. 8.

### 1.3 Solos

De uma forma geral, podemos afirmar que o vale do Ave se situa sobre o Maciço Hespérico, também designado de Ibérico ou Antigo, “a mais velha unidade estrutural da Península, onde predominam as rochas graníticas e xistosas.”<sup>23</sup> Ao longo do vale, tal como acontece nos restantes rios do norte do país, é possível encontrar também formações do Holocénico e do Plio-Plistocénico, identificadas, respetivamente, como aluviões e terraços fluviais. Do mesmo modo, são também visíveis formações de xistos e grauvaques, principalmente na fase terminal da bacia do Ave, na bacia do Vizela e nas proximidades de Braga. Assim, estas características permitem-nos concluir que o Ave apresenta também, quanto à sua constituição geológica, alguma variedade, não sendo, por isso, totalmente uniforme.<sup>24</sup>

No Alto e Médio Ave, principalmente nas regiões acima dos 150 metros de altitude, o vale ostenta, em manchas mais denotadas, rochas eruptivas de natureza granítica, predominantemente calco-alcalinas, acompanhadas de numerosos filões de quartzo, consequência da existência de intenso metamorfismo de contacto.<sup>25</sup> Segundo Miguel Montenegro de Andrade, é em Pugido, Santo Tirso, que “o rio deixa a região granítica para entrar em terreno xistento, na grande parte pertencente ao Silúrico e subordinado aos xistos amplitosos”<sup>26</sup>, embora esta variação não altere de forma considerável o aspeto do vale.

Nesta observação, não podemos deixar de destacar a grande mancha do Paleozóico, à qual já aludimos anteriormente quando relatámos a existência dos relevos proeminentes que se alongam a partir de Valongo em direção a Viana do Castelo. Esta faixa montanhosa atravessa todo este território no sentido SE-NO e constitui-se, essencialmente, de xistos e grauvaques.<sup>27</sup> Do nosso ponto de vista, devemos fazer também referência ao prolongamento para norte do granito da região do Porto, numa mancha orientada de SSE para NNO, “que de Muro, Guilhabreu, e Modivas se prolonga até Arcos, Terroso e Aver-o-Mar.”<sup>28</sup> Este facto, entre outros, permitiu a Miguel Montenegro de Andrade supor que o Ave “é dos rios do norte de Portugal aquele que

---

23. Mendes, José Armando; Fernandes, Isabel (coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, Vila Nova de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 43.

24. Andrade, Miguel Montenegro de, *Terraços do Vale do Ave*, Porto, Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946, p. 6.

25. Araújo, Ana Paula; Afonso, Odete, *A bacia hidrográfica do Rio Ave*, Porto, D.G.R.N., 1990.

26. Andrade, Miguel Montenegro de, *Terraços do Vale do Ave*, Porto, Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946, p. 6.

27. Teixeira, Carlos; Medeiros, A. Cândido; Assunção, C. Torre de, *Carta geológica de Portugal (esc. 1/50 000), Notícia explicativa da fl. 9-A, Póvoa de Varzim: estudos petrográficos*, S.G.P., Lisboa, 1973.

28. Dinis, António Pereira, *Ordenamento do território do Baixo Ave no I Milénio a. C.*, Porto, Ed. Autor, 1993, Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 14.



maiores semelhanças nos revela quanto ao Douro, pelo menos no que diz respeito à parte vestibular de ambos os vales.”<sup>29</sup> A existência de solos predominantemente graníticos permite-nos destacar, como o têm feito diversos investigadores de várias disciplinas, a importância que aqueles adquiriram durante as primeiras ocupações do noroeste português em geral, e muito em particular do território que aqui estudamos. Na área do Baixo Ave, como adiante teremos oportunidade de verificar, as ocupações correspondentes ao I Milénio a.C. que se conhecem, estão diretamente confinadas às regiões que apresentam solos de natureza granítica.

Nas zonas mais próximas à faixa costeira predominam os aluviões e as areias de praia, formações essencialmente advindas do quaternário recente, especialmente do Holocénico. Estes depósitos modernos verificam-se nos concelhos de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim, com especial incidência entre Mindelo e Vila Chã.<sup>30</sup> Embora esta concentração aconteça com maior predominância junto ao litoral, é também frequente encontrar aqueles depósitos superficiais ao longo de todo o vale. No entanto, na região norte da Póvoa de Varzim e na região sul de Vila do Conde existem, pontualmente, depósitos de praias mais antigas pertencentes ao Plio-Plistocénico.<sup>31</sup> A montante é possível identificar terraços fluviais remotos, de natureza argilosa e arenosa, que ocorrem em cotas mais elevadas em relação aos principais cursos de água, como comprovado na planura que se desenvolve entre a Trofa e o lugar da Maganha, que aqui já mencionámos, e que corresponde praticamente na sua totalidade à freguesia de Santiago de Bougado, onde “a natureza do xisto, bastante argiloso e mole”<sup>32</sup> parece “ter influído na morfologia deste troço do talvegue.”<sup>33</sup> É ainda apontada a existência de “bancos de areia muito bem rolada”<sup>34</sup> em Ferreiró.

#### 1.4. Rede hidrográfica

Temos vindo a enumerar os fatores naturais que de alguma forma caracterizam o território do vale do rio Ave e, em específico, a sua bacia inferior. Já aqui fizemos referência à importância que a água teve, desde tempos remotos, para a ocupação e exploração deste território, pelo que devemos incluir naquele conjunto de elementos, as características fundamentais que a sua rede hidrográfica apresenta.

29. Andrade, Miguel Montenegro de - *Terraços do Vale do Ave*, Porto, Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946, p. 10.

30. Dinis, António Pereira, *Ordenamento do território do Baixo Ave no I Milénio a. C.*, Porto, Ed. Autor, 1993, Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 12.

31. Idem, *ibidem*, p. 12.

32. Andrade, Miguel Montenegro de - *Terraços do Vale do Ave*. Porto: Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946, p. 10.

33. Idem, p. 9.

34. Idem, p. 10.

iv.  
Rio Ave  
[Retorta, Vila do Conde].

v.  
Rio Ave  
[Maganha, Trofa].



iv.



v.

Ao longo do seu percurso de aproximadamente 90 quilómetros, o rio Ave circula, numa primeira fase, com uma orientação de nordeste para sudoeste, infletindo depois, junto à confluência com o Vizela, em Santo Tirso, para oeste, percorrendo alguns quilómetros no sentido perpendicular à costa. Este percurso sofre novo desvio junto ao lugar da Maganha, na Trofa, já em pleno Baixo Ave, desenvolvendo-se em meandros no sentido noroeste até Touguinhó, freguesia de Vila do Conde <sup>35</sup>, onde aflui o rio Este. A partir deste ponto, e por escassos quilómetros, o rio retoma a orientação inicial até à sua foz, situada entre Vila do Conde e Azurara.

Para além dos rios Vizela e Este, principais afluentes do Ave - instalados respetivamente na sua margem esquerda e direita -, esta bacia hidrográfica é ainda enriquecida por outros rios de menor dimensão, entre os quais se destacam os rios Pelhe, Pele e Selho, bem como por inúmeros ribeiros e pequenos riachos existentes ao longo de todo vale.

Não sendo uma bacia hidrográfica de grande destaque - ocupa apenas 1391 km<sup>2</sup> <sup>36</sup> -, quando comparada às bacias de outros rios que se encontram em território nacional, a bacia do Ave apresenta, ainda assim, algumas características comuns aos restantes rios do noroeste português. O contexto geomorfológico, que aqui já detalhámos, permite identificar um conjunto de vales de fratura - principalmente se tivermos em conta o modelado granítico que ocupa grande parte deste território -, onde parte do Ave e alguns dos seus afluentes se inscrevem. “Embora existindo noutros tipos de terreno, é no granito, devido à homogeneidade e à dureza da rocha – quando são – que estes vales, instalando-se ao longo de zonas de fractura, se mostram mais vigorosos e em grande número, tendo tendência a tornar-se importantes colectores” <sup>37</sup> de água, contribuindo com relativa importância para as características das bacias hidrográficas que neles se instalam. A orientação dos principais vales fluviais do norte de Portugal, genericamente posicionados em sentido transversal à linha da costa, permite a penetração de correntes marítimas até às áreas mais interiores, sendo aquelas responsáveis pela introdução de elevado teor de humidade e pela moderação da temperatura, favorecendo a nebulosidade, fatores fundamentais para a diversidade da vegetação e para um intenso aproveitamento agrícola.

Do mesmo modo, para além dos aspetos geomorfológicos, outros elementos existem que interferem diretamente nas particularidades daquelas bacias e na densidade da sua drenagem. Neste ponto, devemos referir, sobretudo, os fatores que apontam

---

35. Devido à recente reforma administrativa de que já aqui falamos, consequência da Lei 11-A/2013 de 28 de janeiro, Touguinha e Touguinhó, ambas na margem direita do rio Ave, formam hoje uma união de freguesias, correspondendo à primeira o estatuto de sede daquela agregação.

36. Araújo, Ana Paula; Afonso, Odete, *A bacia hidrográfica do Rio Ave*, Porto, D.G.R.N., 1990.

37. Brito, Raquel Soeiro de (Dir.), *Portugal – Perfil geográfico*, Lisboa, Editorial Estampa, 1994, p. 74.

aos níveis de pluviosidade que nesta zona do país atingem elevados quantitativos <sup>38</sup>, encontrando nos relevos mais acentuados uma forte barreira de condensação.

A conjugação destes diversos fatores, decorrentes dos mais variados acidentes naturais, resultam numa bacia hidrográfica abundante que em muito tem contribuído para as atividades humanas que ali se foram desenvolvendo ao longo dos tempos. O lavradio, por evidente relação com as condições de natureza geomorfológica, climática e sobretudo hidrográfica, encontrou naquele vale o contexto ajustado à sua difusão, apropriando-se, em grande medida, dos plainos e alvéolos que ao longo daquele se podem encontrar – alguns deles já aqui mencionados –, onde “os solos são profundos, ricos em húmus e em água.” <sup>39</sup> Neste contexto, lembramos, a importância que o sistema de captação das águas e o consequente processo da sua distribuição pelas inúmeras parcelas agrícolas teve junto da vida agrária, mecanismos sobejamente estudados por Jorge Dias.

A abundância de água foi, assim, fundamental durante séculos, não só para a produção agrícola e, consequentemente, para a subsistência dos povos que a ocuparam <sup>40</sup>, como avisa Carlos Alberto Ferreira de Almeida, mas também para outras atividades que ali foram surgindo e desenvolvendo. Se, por um lado, a agricultura se serviu intensamente dos recursos hidrográficos existentes – como veremos adiante –, ocupando desde há séculos as terras baixas ao longo dos vales fluviais, a partir da segunda metade do séc. XIX, e durante as primeiras décadas do séc. XX, estes recursos foram suportes essenciais para a proliferação e fixação da indústria, que fazia depender do aproveitamento hídrico a força motriz das suas unidades de produção. Com especial incidência nos concelhos de Santo Tirso, Vila Nova de Famalicão e Guimarães <sup>41</sup>, e também nas margens dos principais afluentes do Ave, a indústria, em especial aquela que se encontrava diretamente vinculada ao setor têxtil algodoeiro, veio confirmar a importância já longínqua da captação e utilização da água como um dos fatores primordiais para uma ocupação territorial de natureza dispersa.

Como dizíamos, a água teve, assim, um papel central na evolução e ocupação da

---

38. Segundo o relatório dirigido por Ana Paula Araújo e Odete Afonso (“A bacia hidrográfica do Rio Ave”) a que já aludimos, a região noroeste portuguesa regista níveis médios de precipitação anual na ordem dos 1800 milímetros nas suas superfícies mais altas, descendo esses valores para os 1200 milímetros nas zonas de menor altitude.

39. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, “Contrastes e mutações nas paisagens agrárias das planícies e colinas minhotas” in *Studium Generale - Estudos contemporâneos*, nº 5, Porto, 1993, pp. 9-115.

40. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “Importância do regadio no Entre-Douro-e-Minho, nos séculos XII e XIII” in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, Vol. II, 1988, pp. 65-70.

41. Relembramos que até 1998 não existia o concelho da Trofa. A criação desse município, data de novembro desse mesmo ano, conforme atesta a publicação em Diário da República do DL nº 292/VII, baseada no Projeto de Lei nº 475/VII, apresentado em fevereiro do referido ano na Assembleia da República, com posterior discussão e respetiva aprovação em plenário.



paisagem. Para além da cultura do linho, apontada como a primeira indústria do país, que “exige bons solos, boa exposição geográfica e abundante água para rega”<sup>42</sup>, outras explorações agrícolas requereram, desde há muito, as vantagens de uma rede hidrográfica abundante. Por isso, embora reconheçamos, como acabámos de expor, o seu contributo para o acentuar da natureza dispersa dos assentamentos de algumas zonas do noroeste português, não podemos deixar de assinalar que esta matriz de ocupação não é, única e exclusivamente, resultado do incremento industrial mais recente. Como sublinhámos no início desta parte do trabalho, ela é, sobretudo, consequência de inúmeros fatores que historicamente se foram sobrepondo e adaptando conforme as necessidades das suas comunidades, sempre na procura diária de melhores condições de vida através de um aproveitamento inteligente do meio onde estão inseridas. Assim, torna-se ainda mais esclarecedor o discurso de Fernando Távora<sup>43</sup>, a que já fizemos referência, e que sublinha o valor do conhecimento histórico como ferramenta provida de rigor e precisão no exercício, desmultiplicado e complexo, de pensar sobre o território.

### **1.5. O mar**

Como já tivemos oportunidade de explicar no início do presente capítulo, decidimos dividi-lo em duas partes distintas, sendo a que aqui temos desenvolvido inteiramente dedicada às condições naturais do território e ao povoamento que nele se foi disseminando. Por essa razão, temos apresentado algumas considerações associadas às características inatas à morfologia e composição naturais do vale do Ave, e muito em particular, à sua zona litoral. Este território, como vimos dizendo, apresenta-se vincadamente marcado pela aproximação marítima, característica apontada por diversos autores como fortemente determinante para a identificação de uma certa *personalidade geográfica*<sup>44</sup> de Portugal. No contexto do Entre-Douro-e-Minho, a influência do mar torna-se ainda mais importante quando considerada a dispersão do seu povoamento, como sugere Orlando Ribeiro. “Dominante no Oeste, onde a humidade e as chuvas favorecem a policultura e o regadio, e a pressão demográfica obrigou a romper os incultos, a disseminação do povoamento é um fenómeno essencialmente atlântico.”<sup>45</sup> Consideramos, por isso, pertinente, introduzir neste

---

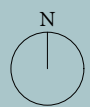
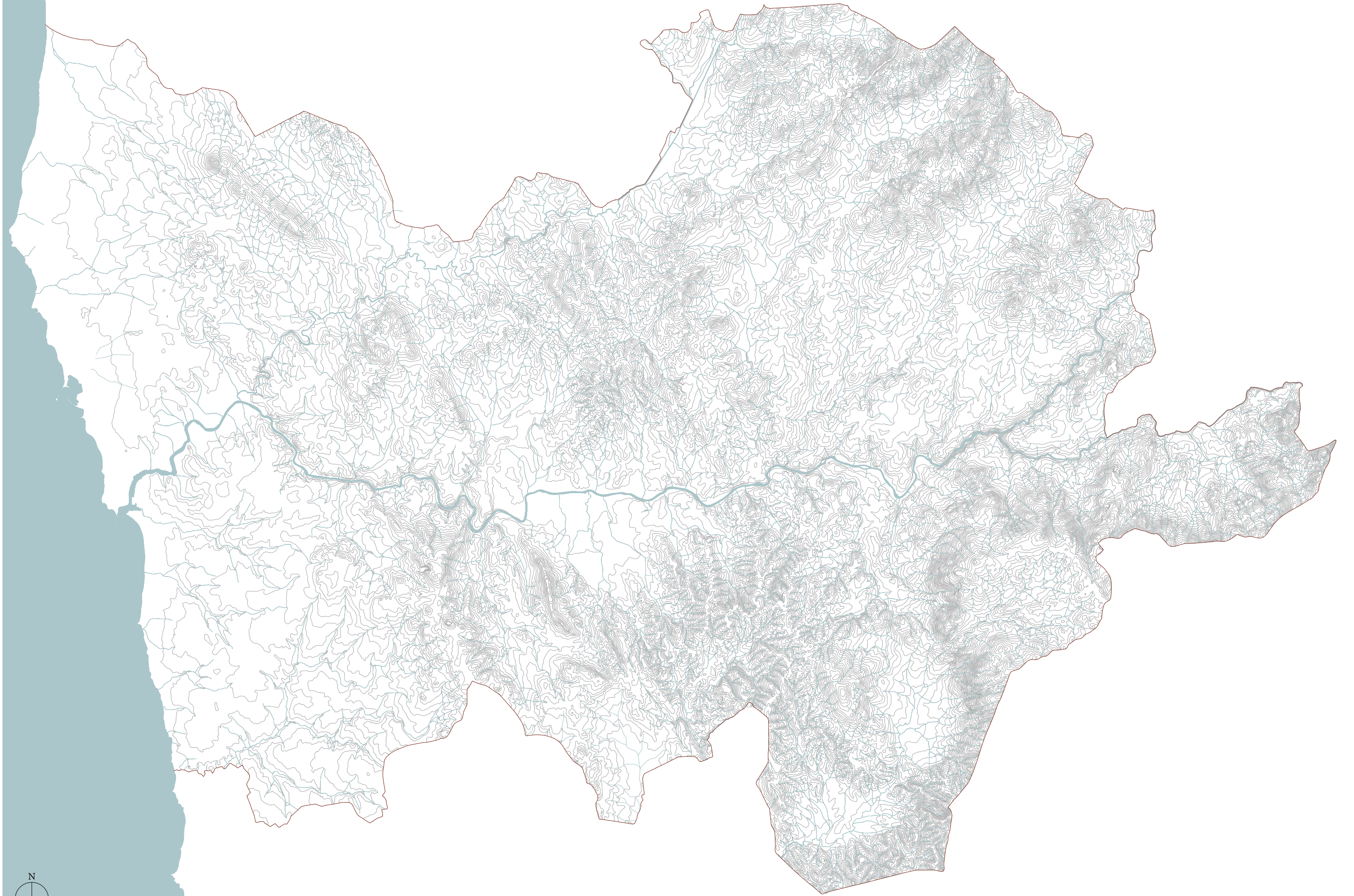
42. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, *Paisagem agrária das planícies e colinas minhotas - contrastes e mutações*, Porto, Ed. Autora, 1981, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P., p. 242.

43. Távora, Fernando, “O problema da casa portuguesa”, in *Teoria e crítica de Arquitectura séc. XX*, Lisboa, Ordem dos Arquitectos - Secção Regional Sul e Caleidoscópio, 2010. pp. 327-328.

44. Lautensach, Hermann, 1932 *cit. por* Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 123.

45. Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 122.





0 1 2 5km



ponto alguns aspetos que resultam da influência do mar nos modos de habitar e na estruturação da própria rede viária. Embora a preponderância do Atlântico seja de tal maneira evidente, motivo que justificaria por si só a criação de um capítulo próprio onde fossem incorporadas as considerações que aqui produziremos, optámos por integrá-las nesta parte do trabalho por elas se identificarem com o conjunto de circunstâncias associadas ao contexto natural do território.

Continuando com Orlando Ribeiro, podemos ainda atribuir ao oceano a influência acrescida de ser, por excelência, um importante *regulador do clima* <sup>46</sup>, um dos fatores que aquele autor considerou para a sua divisão do território português. “Apesar das afinidades mediterrâneas do clima” <sup>47</sup>, coube ao Atlântico o domínio “das relações da terra portuguesa. A sua influência, levada por ventos de oeste e chuvas abundantes, marcada num cortejo de plantas e culturas que requerem humidade, atravessa, [...] todo o território.” <sup>48</sup> Como demonstrámos ao abordar o tema da rede hidrográfica do Ave, esta influência é especialmente sentida no noroeste português, onde a existência de inúmeros vales fluviais - entre eles o daquele rio - que cruzam transversalmente o território, fortalece de sobremaneira o efeito regulador do mar nas terras mais interiores. “Na distinção entre um Portugal húmido e um Portugal seco intervém assim, fortemente, o contraste de relevo” <sup>49</sup>, sendo “ainda à barreira formada pela corda das serras do Minho ao Caramulo, grande área de condensação logo atrás do litoral, que se deve o contraste entre uma região atlântica e outra interior, menos húmida, com grandes extremos de temperatura: entre os planaltos transmontanos e beirões – *Terra Fria* e moderadamente chuvosa – insinuam-se, pelos vales e baixos, retalhos de *Terra Quente*, muito seca, revestida de belas árvores mediterrâneas cultivadas.” <sup>50</sup>

Na região do Baixo Ave, a morfologia característica da costa portuguesa que anteriormente sublinhámos é, em parte, observável, quando consideramos a natureza espraçada dos concelhos da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde que se desenvolvem praticamente entre o Atlântico e as proeminências de relevo que se encontram a escassos quilómetros da linha de costa, chegando mesmo a ultrapassar os 200 metros de altitude. Entre o monte de Santa Eufémia, na transição entre os concelhos de Vila do Conde e Trofa, e a Serra de Rates, na Póvoa de Varzim, passando por Queimado Alto e Cividade, em Vila do Conde, desenvolvem-se relevos consideravelmente acentuados que oscilam entre os 140 e os 240 metros de altitude e que atingem

46. A expressão é usada por Orlando Ribeiro para dar início ao capítulo que dedica a *Portugal Atlântico*, onde começa por afirmar que “*apesar das afinidades mediterrâneas do clima português, (...) o oceano é o grande regulador da atmosfera.*” Idem, *ibidem*, p. 101.

47. Idem, *Ibidem*, p.101.

48. Idem, *Ibidem*, p.123.

49. Idem, *Ibidem*, p. 102.

50. Idem, *Ibidem*, p. 102.

vi.

Baixo Ave: rede hidrográfica.



uma distância máxima em relação à costa de pouco mais do que uma dezena de quilómetros.<sup>51</sup> Esta estrutura de relevos é responsável pela garganta fluvial formada entre os lugares da Maganha, na Trofa, na margem esquerda do rio, e o Cimo do Carneiro, na margem oposta, já no concelho de Vila do Conde.

Embora as circunstâncias geográficas do Baixo Ave se adivinhem sensivelmente homogêneas, por oposição às terras montanhosas do interior, estes acidentes morfológicos que se verificam junto à costa, parecem traduzir-se numa aparente diferenciação entre duas zonas distintas. Quer à luz da leitura e representação cartográfica que fizemos, quer observando a região, nas diversas visitas de estudo realizadas, a partir dos seus pontos mais elevados, é possível identificar duas zonas, uma imediatamente litoral, outra um pouco mais a montante, que se diferenciam em vários aspetos. A partir de Santa Eufémia, por exemplo, a cerca de 240 metros de altitude e a pouco mais de 9 quilómetros da costa, direcionando o olhar para oeste, é possível reconhecer nitidamente uma parte da longa faixa costeira a que se refere Orlando Ribeiro, praticamente espraçada em todo o seu conjunto, e que se identifica a partir daquele local, nos dias em que as condições atmosféricas assim o permitem, desde o Porto até à Póvoa de Varzim. Por oposição, ao olharmos no sentido inverso, para o interior do vale, já do outro lado do estreito que indicámos, revela-se uma paisagem visivelmente distinta, desenvolvida em terrenos muito mais acidentados e numa sucessão de alvéolos acentuada. A distinção torna-se ainda mais óbvia se observarmos esta região mais interior a partir do monte de São Gens, poucos quilómetros a este do de Santa Eufémia. Aqui a paisagem é nitidamente contrastante com a que se verifica na faixa costeira, pois desenvolve-se através de uma ampla planície encaixada sobre relevos visivelmente destacados e dividida entre os concelhos da Trofa, Vila Nova de Famalicão e Santo Tirso, este último mais a montante, já na transição entre o Baixo e o Médio Ave.

Como dizíamos, o mar influenciou positivamente o território do noroeste português, servindo sobretudo como fator de equilíbrio do seu espaço natural. No entanto, a sua abertura a outros mundos nem sempre permitiu que sobre ele recaísse um foco de atração e de fixação demográfica constante. À luz de diferentes épocas, o mar teve, de facto, uma relevância diversificada nas formas de ocupação e vivência daquele território, alternâncias que devemos desde já assinalar, embora as procuraremos

vii.

Vista de Santa Eufémia para oeste  
[Vila do Conde/ Trofa].

viii.

Vista de Santa Eufémia para este  
[Vila do Conde/ Trofa].

---

51. Apesar de encontrarmos alguns aspetos que nos permitem relacionar o território do Baixo Ave com a descrição que Orlando Ribeiro faz sobre a morfologia da costa portuguesa, devemos chamar a atenção para outros pontos mais a Norte, como na foz do Cávado, onde é possível identificar as mesmas singularidades com maior evidência. Queremos, por ser esse o âmbito e objetivo do nosso trabalho, e deste capítulo em particular, evidenciar as características do Baixo Ave e da relação do seu território com o mar, não sendo, no entanto, nosso propósito, quanto a esta matéria, traçar um perfil de excecionalidade daquele território por oposição a outros que podem eventualmente ser mais representativos da tese defendida por Orlando Ribeiro.



vii.



viii.

demonstrar com maior clareza e profundidade na segunda parte do presente capítulo.

Desde muito cedo, e segundo o que diversos autores atestam através do testemunho de inúmeros vestígios encontrados, a costa portuguesa foi visitada por diferentes povos que a ela chegavam, percorrendo-a por terra, e muitas vezes pelo próprio mar, fazendo do oceano “o mais poderoso factor de relações geográficas remotas”<sup>52</sup>, um enorme “caminho aberto para todos os lugares do mundo.”<sup>53</sup> Para Orlando Ribeiro, esta condição essencial permitiu, desde a idade dos metais, o estabelecimento de “relações de civilização com ilhas e litorais do Noroeste europeu”<sup>54</sup>, fator identificado como uma “espécie de prelúdio de grandes navegações atlânticas”<sup>55</sup> que só mais tarde, pelo século XV, aquando do início da expansão ultramarina portuguesa, viriam a ter o seu apogeu. Nessa época, Vila do Conde adquiriria uma posição de destaque, proporcionada, sobretudo, pela atividade do seu porto marítimo.<sup>56</sup>

A influência marítima atlântica exprime-se, por isso, de diferentes formas, não se restringindo apenas às condições meteorológicas e climatéricas. Ela terá, efetivamente, na linha do pensamento de Orlando Ribeiro, um contributo substancial na apropriação e povoamento disseminado do próprio território do noroeste. A preponderância do mar é ainda mais vincada e extensível a toda a costa portuguesa, quando atendemos à relação direta entre o oceano e a morfologia do litoral terrestre, de onde resulta “uma costa longa mas quase rectilínea, pobre de reentrâncias, diante de um oceano, sem ilhas”<sup>57</sup>, que “oferece aos modos de vida litorais um domínio forçosamente limitado. Um traço que se pode seguir, quase sem interrupção, do Minho ao Guadiana, fez desse domínio uma faixa de trânsito de cujas vantagens o homem cedo se apercebeu.”<sup>58</sup> Como adiante teremos oportunidade de aprofundar, ao longo da faixa litoral do noroeste, encaixada entre o mar e os primeiros relevos que a montante se erguem, vários caminhos permitiram, desde tempos remotos, a circulação de pessoas e mercadorias. No entanto, esta progressiva atração exercida pelo oceano promoveu também o surgimento de alguns itinerários que, desenvolvendo-se entre nascente e poente, colocavam as populações do interior em absoluto contacto com a costa. Desta forma, estas comunidades aproveitavam as características topográficas dos vales dos

---

52. Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 104.

53. Idem, *ibidem*, p.104.

54. Idem, *ibidem*, p. 123.

55. Idem, *ibidem*, p.123.

56. Sobre este assunto aconselha-se a consulta da dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P. por Amélia Polónia intitulada *Vila do Conde – um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista* em 1999.

57. Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 122., p. 124.

58. Idem, *ibidem*, p. 124.

principais rios, como o do Ave, para definir as suas rotas comerciais, servindo-se daqueles caminhos para se deslocarem ao litoral em busca do pescado e do sal, ou então, para recolha e transporte do sargaço ou do pilado, que mais tarde usariam para adubar os seus campos.

No entanto, é-nos hoje possível afirmar que a orla marítima atlântica, em especial a do noroeste, nem sempre constituiu um polo de atração suficientemente apelativo, que ditasse, pelo menos, uma notória fixação dos povos que por ali passavam, sendo-lhe atribuídos longos períodos dotados de um isolamento assinalável. Uma vez mais, encontramos no mar a razão principal para justificar estes acontecimentos, pois, apesar do seu papel como agente ativo na agregação de diferentes culturas, ele marca, acima de tudo, “o fim da terra habitada: e quando se não vê ou adivinha uma costa ou fronteira próxima e as suas rotas andam desprezadas, pesa sobre os litorais um destino de isolamento e arcaísmo.”<sup>59</sup> Sabemos hoje que “a orla marítima do Norte foi objecto de especiais cuidados antes e durante os primeiros tempos da monarquia”<sup>60</sup>, preocupação que só viria a desvanecer, sobretudo, como declara Alberto Sampaio, “depois de estabelecida a segurança do litoral em virtude da tomada de Lisboa”<sup>61</sup>, condição que – acrescenta – fez com que não tardasse “a revelar-se nas nossas populações costeiras do norte, uma nova ordem de coisas”<sup>62</sup>, tema sobre o qual nos ocuparemos com maior profundidade mais à frente.

O território contíguo à costa portuguesa, desenvolveu-se assim, ao longo dos tempos, numa dicotómica relação, que “tanto viveu sobre si, quase esquecida do mundo, como lhe coube prender, na Europa, as mais longínquas ligações.”<sup>63</sup> <sup>64</sup> Todos estes aspetos, que pretendemos ao longo destas páginas esclarecer, são, do nosso ponto de vista, ideias fundamentais para lançarmos o problema em torno do território, com especial relevância para o espaço que aqui estudamos com maior detalhe. Em

59. Idem, *ibidem*, p. 104.

60. Polónia, Amélia, *Vila do Conde – um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, Ed. Autor, 1999, Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 123.

61. Sampaio, Alberto, *As póvoas marítimas - Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Col. Documenta Historica, Lisboa, Ed. Vega, 1979, p. 53.

62. Idem, *ibidem*, p.53.

63. Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 104

64. É curioso observar que, pontualmente, não obstante esta dicotómica experiência, a costa portuguesa teve maior relação com outras zonas geográficas europeias que lhe são, quanto às condições naturais, semelhantes, do que propriamente com o restante território peninsular. Foi isso mesmo que aconteceu no fim do neolítico e no começo da época do bronze, como assinala Orlando Ribeiro: “(...) as relações desta civilização são menos com o centro da Ibéria ou com o Levante mediterrâneo do que com outras finisterras atlânticas – a Bretanha, o País de Gales, a Irlanda, a Escócia -, prelúdio de uma vocação de remotos caminhos do mar. Parece fora de dúvida que o navio foi então ‘um portador de religião’ e de outras formas de cultura.” Idem, *ibidem*, p. 105.

1945, Orlando Ribeiro avisava que “o oceano se abriu à expansão nacional”<sup>65</sup> e que, “apesar disso, e de o português se afeiçoar ao trabalho noutros climas e ao convívio de outras gentes, a estrutura rural da Nação permanece intacta.”<sup>66</sup> No entanto, reconhecendo esta afirmação, devemos sublinhar que, volvidas algumas décadas, particularmente após alterações consideráveis de natureza política, económica, social e cultural que o país atravessou, já não nos será possível comprovar totalmente aquela ideia. Embora reconheçamos, como começámos por fazê-lo, alguns aspetos que indicam a permanência de determinados traços identitários, teremos também que procurar identificar os impactos das transformações que ao longo do tempo se foram sedimentando no território.

## **2. O Homem**

---

65. Idem, *ibidem*, p. 129.

66. Idem, *ibidem*, p. 129.

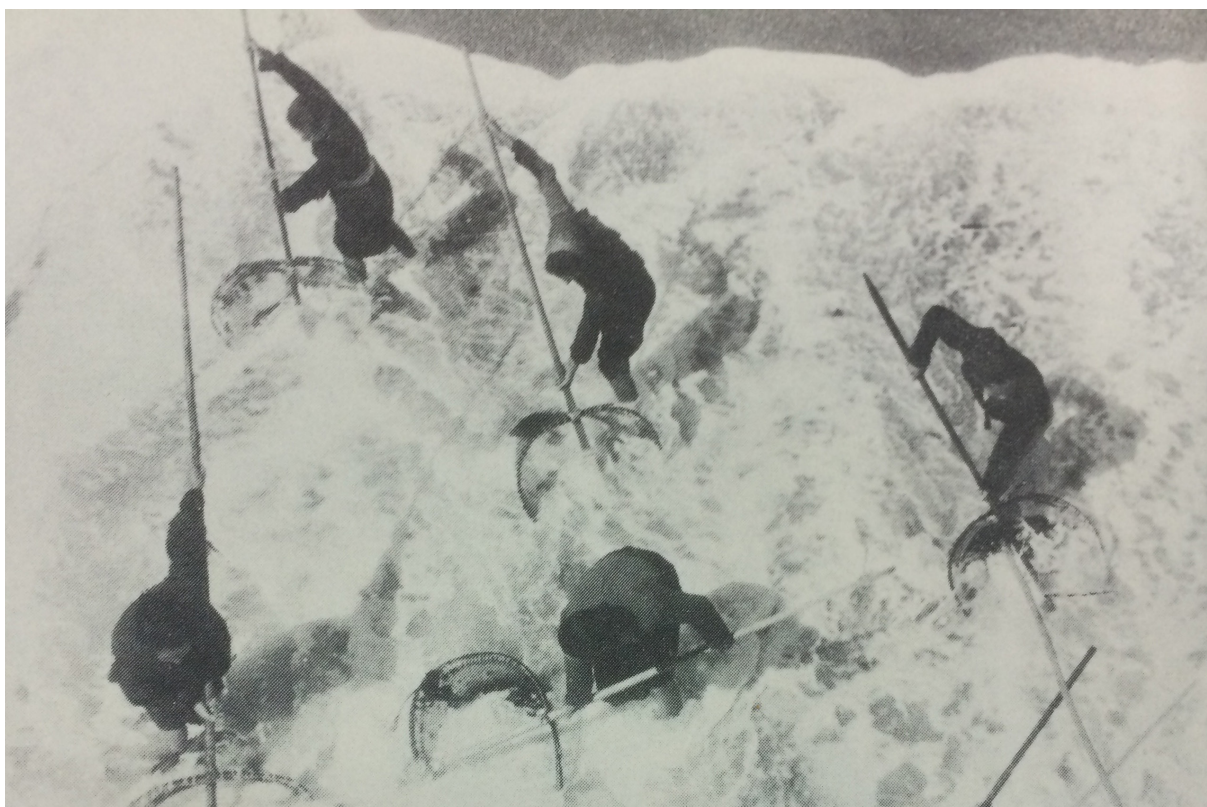
*ix.*

Mulheres apanhando sargaço junto à costa.

*x.*

Sargaço a secar.





ix.



x.





### **2.1. O povoamento proto-histórico**

Sabemos, atualmente, com segurança, que o noroeste peninsular se encontra genericamente ocupado desde tempos muito remotos. Muito antes da romanização de toda a península, vários povos encontraram naquele território o ambiente ideal à sua fixação, organizando-se sobretudo nas zonas onde o relevo é mais denunciado, ocupando assim posições estratégicas de defesa e dominando visualmente os vales profundos dos vários interflúvios existentes. Por todo o território do litoral, estes povos encontraram as condições naturais que asseguram as necessárias exigências para a sua sobrevivência. Embora muitas informações a que hoje temos acesso, sejam ainda, frequentemente, motivo de algumas dúvidas e careçam de uma confirmação mais sustentada, podemos afirmar que o vale do Ave é, dentro do contexto geográfico que aqui descrevemos, uma região onde se regista uma presença humana e uma organização de povoados muito antiga.

Ao longo do último século, vários foram os investigadores - principalmente no âmbito disciplinar da arqueologia -, que dedicaram os seus estudos e pesquisas ao conhecimento mais aprofundado das civilizações pré-romanas. No contexto do Ave, importa destacar o papel pioneiro de Martins Sarmento, especialmente evidenciado através dos trabalhos de escavação que realizou na Citânia de Briteiros, em Guimarães. No entanto, após a sua morte, outros trabalhos arqueológicos e historiográficos haveriam de surgir pela mão de Mário Cardoso, Ruy de Serpa Pinto, Russel Cortez, Armando Coelho da Silva, entre outros. Nos estudos dedicados à bacia inferior do Ave, destacam-se ainda as investigações de Albano Bellino, Arthur Cardoso, José Fortes, Rocha Peixoto, Ricardo Severo, e mais recentemente, Carlos Alberto Brochado de Almeida. Assim, progressivamente, os trabalhos desenvolvidos, principalmente ao longo do século XX, fomentaram e serviram de suporte a investigações distribuídas por outros campos disciplinares, oferecendo deste modo um importante contributo para o conhecimento da ocupação e organização do território de toda a região.

#### *Faseamento*

Com base numa sistematização de vários trabalhos realizados sobre o povoamento proto-histórico do Baixo Ave, cremos que aquele território estaria organizado, já nos finais da Idade do Bronze, em função de alguns povoados que ali se concentraram. No final do século XX, apoiados nos diversos achados resultantes das investigações que executaram, vários autores, devidamente autorizados, defendiam que a região estaria habitada por pelo menos seis povoados já no início do I Milénio a.C.. Segundo defende

Armando Coelho Ferreira da Silva <sup>67</sup>, genericamente caracterizada por três fases de povoamento, a cultura castreja ter-se-á difundido pelo território, apropriando-se estrategicamente dos locais mais propícios das encostas dos principais vales do Entre-Douro-e-Minho, como o do Ave e os dos seus principais afluentes. Este tipo de povoamento, progressivamente adaptado ao contexto regional do noroeste, permitiu o desenvolvimento de uma organização hierárquica do território razoavelmente amadurecida que, fruto da sua estratégia, seria parcialmente aproveitada e adaptada pelos romanos durante o processo de romanização.

A fase I do povoamento castrejo está essencialmente enquadrada na primeira metade do I milénio a.C. e é caracterizada pela “emergência de povoados fortificados no contexto do Bronze Final Atlântico, com relações continentais e mediterrânicas.” <sup>68</sup> Segundo Armando Ferreira da Silva, ela poderá subdividir-se, situando-se “a sua primeira parte (...) entre 1000 e 700 a.C. e o seu desenvolvimento entre os séculos VII e VI a.C., revelando crescentes contactos interiores e meridionais.” <sup>69</sup> De uma forma geral, verifica-se “uma implantação *ex novo* dos povoados em pontos estratégicos situados segundo uma diversidade topográfica, com realce para posições em remates de esporões, de altitude média, visando primordialmente o controlo de bacias fluviais, em relação com as zonas de aptidão agrícola e a exploração de recursos naturais, nomeadamente mineiros, como o estanho e o ouro, e o acesso a vias de penetração e comercialização, revelando integração num sistema económico de largo espectro.” <sup>70</sup>

Mas é sobretudo a partir da sua segunda fase que o habitat castrejo se afirma em fâcies regionais e se hierarquiza mediante critérios de ordem fundamentalmente económica. Nesta fase, assiste-se, na sua primeira parte, “com cronologia entre 500 e 200 a.C., [a] estímulos continentais de teor post-hallstático ou dos Campos de Urnas da Idade do Ferro, migrações internas peninsulares, como as do *Turduli Veteres*, e intercâmbios por via do comércio púnico” <sup>71</sup>, sendo que, “o seu desenvolvimento posterior, já sob os auspícios das primeiras importações itálicas, anuncia próximos contactos directos entre romanos e indígenas.” <sup>72</sup>

Estes contactos seriam, a partir daqui, cada vez mais intensificados, resultando, durante a terceira fase do povoamento castrejo, num modelo de “proto-urbanização e reordenamento territorial [já] no quadro da romanização, com relevância para

---

67. Silva, Armando Coelho Ferreira da, “A evolução do habitat castrejo e o processo de proto-urbanização do noroeste de Portugal durante o I Milénio a.C.”, in *História – Revista da Faculdade de Letras*, vol. XII, Porto, F.L.U.P., 1995, p. 507.

68. Idem, *ibidem*, pp. 507-508.

69. Idem, *ibidem*, p. 508.

70. Idem, *ibidem*, p. 509.

71. Idem, *ibidem*, p. 508.

72. Idem, *ibidem*, p. 508.

critérios político-militares, (...) que se terá prolongado até à segunda metade do século I d.C., com referência às reformas flavianas na região, cuja nitidez se altera a meio da fase, após a conquista e pacificação do Noroeste, com a adopção de modelos propostos pelo domínio romano.”<sup>73</sup>

#### *O povoamento proto-histórico no Baixo Ave*

No contexto regional do Baixo Ave, deve-se a Rocha Peixoto e José Fortes - que entre 1906 e 1907 realizaram diversas escavações na Póvoa de Varzim -, a descoberta de alguns vestígios relativos à primeira fase do povoamento castrejo que viriam a comprovar a existência da Cidade de Terroso. Contudo, no início do século XVIII, na *Corografia Portuguesa* do Pe. Carvalho da Costa, aparecem já algumas referências sobre a possível existência de um antigo povoado naquela zona.<sup>74</sup>

Durante o mesmo século, nas Memórias Paroquiais de 1758, o Pe. Luís Cardoso refere-se à freguesia de Terroso como estando “toda a roda cercada de campos lavrados, e sô por hua parte coazi no meyo della tem um Monte mais levantado, que sera tanto, como a tersa parte dos campos lavrados da dita freguezia e dizem os Antigos fora este Monte Cidade de Mouros, porque se chama este Monte da Cidade, bocabullo corrupto, e deste Monte se descobre terra e Mar sinco legoas thé Vianna que fica ao Norte e sinco thé o Porto, que fica ao sul.”<sup>75</sup> A descoberta dos achados arqueológicos deste antigo povoado, situado a cerca de 150 metros de altura em relação ao nível do mar, permitem agora saber que ele se desenvolveu no sentido norte-sul, aproveitando o declive menos acentuado do relevo que aí se evidencia. Ocupa, assim, uma posição estratégica que usufrui de grandes condições de visibilidade para sul e para norte - conforme atestam as Memórias Paroquiais - e sobretudo para todo o território espraído que dali se desenvolve em direção ao Atlântico.

Associado à Cidade de Terroso, aparecem, em vários documentos, algumas referências a um outro povoado que, em pleno Monte de S. Félix, a 200 metros de altitude, se terá desenvolvido. Trata-se do Castro de Laúndos, ocupação que poderá ter sido um posto avançado de Terroso. No entanto, apesar das muitas dúvidas que

73. Idem, *ibidem*, p. 508.

74. “S. Miguel, que alguns dizem Santa Maria de Terroso, he commenda de Christo , & Reitoria da Mitra [...]. Aqui houve antigamente huma cidade chamada Torroso, , a qual parecia que existia, & ai menos conserva o nome.” Costa, Pe. António Carvalho da, *Corografia Portuguesa e descripçam topográfica do famoso reyno de Portugal, com as noticias das fundações das Cidades, Villas, & Lugares, que contem; Varões illustres, Genealogia das Famílias nobres, fundações de Conventos, Catalogos dos Bispos, antiguidades, maravilhas da natureza, edificios, & outras curiosas observaçoens*, T. I, Parte I e II, Lisboa, 1706, p. 313.

75. Azevedo, Pedro A. cit. por Dinis, António Pereira, *Ordenamento do território do Baixo Ave no I Milénio a. C.*, Porto, Ed. Autor, 1993, Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 30.

sobre ele subsistem, é possível que este castro se enquadrasse na fase II do povoamento castrejo.

Um pouco mais a sul, no atual concelho de Vila do Conde, ergue-se, de igual forma, a 200 metros de altitude, no centro de um monte que se desenvolve no sentido nordeste-sudoeste, a Cidade de Bagunte. Segundo Brochado de Almeida, “a mais antiga referência bibliográfica de que há notícia sobre este castro data de 971 e faz parte de um documento pré-nacional inserido na colectânea dos *Diplomata et Chartae*”<sup>76</sup>, onde se toma como referência um “*subtus monte Bagonte*.”<sup>77</sup> No entanto, existem outras referências àquele povoado num documento de 1028, onde se faz uma menção a *civitas*<sup>78</sup>, e num outro, de 1102, onde se refere, não só esta cidade, como também o vizinho Castro de Argifonso<sup>79</sup>, situação que se verifica de igual modo na *Corografia Portuguesa* do Pe. Carvalho da Costa onde se afirma que “junto do rio Deste acima da Ponte de Arcos estão vestígios de fortificação, que se comunicava por estradas encubertas com outra mayor no alto do monte, a que inda chamaõ a Cidade, & as ruínas mostraõ qual seria sua fortaleza.”<sup>80</sup> O conhecimento mais aprofundado deste povoado deve-se a Ricardo Severo e Artur Cardoso que, após uma primeira visita ao local feita por Martins Sarmento em 1883, ali fizeram uma escavação de onde extraíram diversos materiais. Esses primeiros estudos foram percursos de novas investigações executadas por Russel Cortez, já na década de 40 do século passado. Tal como em Terroso, a Cidade de Bagunte, fruto da sua localização estratégica, usufrui de uma grande visibilidade para o mar, permitindo também grandes condições de comunicação visual com outros povoados da região. Por estes motivos, é certo que “a cidade de Bagunte foi uma importantíssima povoação da Idade do Ferro desta parte da *Gallecia* meridional, que integrou o território dos *Bracari* e que desempenhou um papel preponderante nas ligações entre as diversas etnias que povoavam a região situada entre o Douro e o Cávado.”<sup>81</sup>

76. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, “Alguns apontamentos sobre a cidade de Bagunte”, in *Portvalia*, Nova Série, vol. 36, Porto, FLUP, Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2015, p. 50.

77. D. Et. Ch., P.M.H., D. CIII.

78. “*de illa ereditate in villa Gacin ad radice civitas Bogonti*” D. Et. Ch., P.M.h., D. CCLXV.

79. Dinis, António Pereira, *Ordenamento do território do Baixo Ave no I Milénio a. C.*, Porto, Ed. Autor, 1993, Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 46.

80. Costa, Pe. António Carvalho da, *Corografia Portuguesa e descripçam topográfica do famoso reyno de Portugal, com as notícias das fundações das Cidades, Villas, & Lugares, que contem; Varões ilustres, Genealogia das Famílias nobres, fundações de Conventos, Catalogos dos Bispos, antiguidades, maravilhas da natureza, edificios, & outras curiosas observaçoens*, T. I, Parte I e II, Lisboa, 1706, pp. 321-322.

81. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, “Alguns apontamentos sobre a cidade de Bagunte”, in *Portvalia*, Nova Série, Vol. 36, Porto, FLUP, Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2015, p. 50.

Ainda na margem norte do rio Ave, e entre este e o rio Este, seu afluente, vários testemunhos e procedentes escavações revelaram a existência, ainda nos finais da Idade do Bronze, de dois assentamentos pré-romanos – Castro do Facho e Castro de Penices -, ambos localizados no concelho de Vila Nova de Famalicão, respetivamente nas freguesias de Calendário e Gondifelos. O primeiro, situa-se a cerca de 270 metros de altitude, no topo de um relevo que se alonga no sentido norte-sul, dispondo assim de condições de visibilidade excecional em quase todo o seu perímetro, especialmente a este, onde o relevo granítico se desenvolve em escarpa acentuada, permitindo assim um domínio total sobre o vale do rio Pelhe. Tal como os restantes, estrategicamente bem localizado, o Castro do Facho apresenta boas condições de defesa, com exceção do seu lado norte, naturalmente mais exposto devido às condições de maior acessibilidade. O Castro de Penices assenta, por sua vez, num remate de esporão que se alonga sobre o rio Este, a uma altitude de aproximadamente 100 metros. Este povoado localiza-se junto a uma grande mancha de terrenos aluviais, fortemente propícios à exploração agrícola, evidenciando-se, sobretudo, à imagem de outros povoados que temos vindo a descrever, pelos seus terrenos acentuadamente escarpados junto à zona de contacto com o rio. Também este castro apresenta uma situação de visibilidade sobre o território bastante assinalável, principalmente para norte e oeste, lados em que é possível que se alcance visualmente os castros de Terroso e Bagunte, que aqui já referimos, e o Castro da Saia, em Barcelos, um pouco mais a norte.

Na margem esquerda do rio Ave, ou se quisermos, do seu lado sul, destacam-se os castros de Alvarelhos (Trofa) e do Monte Padrão (Santo Tirso), ambos correspondentes a assentamentos que remontam também, muito provavelmente, aos finais da Idade do Bronze e que terão um papel de destaque durante a romanização. O Castro de Alvarelhos, ou de São Marçal, nome pelo qual é igualmente conhecido, situa-se na Serra de Santa Eufémia, a cerca de 220 metros de altitude e a algumas dezenas de metros do topo daquela elevação onde se ergueu uma ermida, local que usufrui de uma grande visibilidade sobre toda a faixa costeira, como previamente assinalámos. De modo semelhante aos restantes povoados que aqui temos assinalado, este castro mantém uma posição destacada face ao território que o envolve, nomeadamente em relação ao vale da ribeira da Aldeia, sub-bacia do rio Ave, que naquela zona proporciona solos de grande aproveitamento agrícola. Devido ao terreno acidentado, principalmente a norte, sul e este, este castro usufruiria de um domínio total sobre o referido vale, característica que, por sua vez, lhe garantiria condições de defesa assinaláveis. Entre outros objetos encontrados nas proximidades daquele povoado, é de salientar o aparecimento de um marco miliário do imperador Adriano que corresponderia à estrada romana entre Cale e Bracara, via que passaria a uma distância muito reduzida a sudeste daquele ponto. Este e outros materiais encontrados nas proximidades daquele local, parecem corroborar algumas teses

defendidas por vários investigadores, entre os quais Armando Coelho da Silva, que defende que “o conjunto significativo de achados ocasionais do castro de Alvarelhos com índices seguros de intensa romanização apontam-nos, com efeito, para um processo de crescimento com certeza relacionado com a sua implantação junto da via romana Cale-Bracara Augusta, precisamente em sentido inverso ao ocorrido na Citânia de Sanfins.”<sup>82</sup> Deste modo, como dissemos, é provável que aquele castro tenha sido povoado durante um longo período, exercendo, no contexto regional, um papel de grande importância, mesmo durante o processo de romanização a que nos dedicaremos adiante.

A jusante de Alvarelhos, a pouco mais de uma dezena de quilómetros em linha reta, situa-se o Castro do Monte Padrão, em pleno Monte Córdova, maciço montanhoso delimitado pelos rios Sanguinhedo e Leça, enquadrado na zona de influência do Ave. Este povoado usufruía defensivamente da sua posição estratégica, a cerca de 400 metros de altitude, num terreno de declive muito acentuado, e vincadamente escarpado, com forte relação visual com uma parte considerável do vale do rio Ave. Devido à sua posição bastante elevada, e tendo em conta os relevos pouco acentuados da região e a depressão montanhosa que se estabelece um pouco mais a poente, vários estudiosos têm inclusivamente levantado a hipótese de, na época, haver uma relação visual permanente entre aquele castro e o de Alvarelhos. Aliás, tal como acontece com este povoado, o Castro do Monte Padrão parece ter sido ocupado durante longos séculos, posição atestada pelos vestígios ali encontrados que indicam uma apropriação desde, pelo menos, a Idade do Ferro até à Baixa Idade Média. À semelhança do verificado em Alvarelhos, Carlos Alberto Ferreira de Almeida aponta exatamente para a possível ocupação daquele lugar durante o período de domínio romano, ideia que se suporta na existência de uma estrada que ligaria Porto e Guimarães e que passaria nas suas imediações.

Recentemente, em 2005, durante o processo de reestruturação da antiga linha férrea que ligava o Porto à Póvoa de Varzim, adaptada agora ao metropolitano de superfície, foram descobertos, no lugar de Corgo da freguesia de Azurara, achados arqueológicos que permitiram identificar com alguma segurança um possível povoado da Idade do Bronze Médio e Final. Contrariamente aos outros castros que temos vindo a explorar, este povoado situa-se numa suave encosta da zona litoral do vale do Ave, a pouco mais de um quilómetro da foz daquele rio. Ali, o vale apresenta-se muito fértil e com terrenos de grande aptidão agrícola, numa “área de contacto entre granitos alcalinos de grão médio e grosseiro, também conhecido como Granito da Póvoa de Varzim, e o complexo xisto-granítico-megmatítico, ambos parcialmente cobertos por depósitos antigos e atuais, nomeadamente dunas e praias, e ainda por depósitos de mistura

82. Silva, Armando Coelho Ferreira da, “Organizações gentílicas entre Leça e Ave”, in *Portugalia*, vol. I, Porto, F.L.U.P., 1980, pp. 87-88.

*xi.*

O Monte Padrão a partir do Castro de Alvarelhos.



*xi.*



indiferenciados.”<sup>83</sup> Embora não atinja uma altitude considerável – cerca de 30 metros –, este povoado gozaria de uma excelente posição de domínio visual do mar e de toda a foz do rio, bem como de boa parte do seu leito.

Outras investigações efectuadas na bacia inferior do Ave revelaram a existência de novas ocupações entre a segunda e a terceira fase daquele tipo de povoamento, sendo que não se sabe com exatidão se os povoados que aqui descrevemos anteriormente se mantiveram em constante ocupação ao longo deste tempo – como parece indicar o Castro de Alvarelos e o de Penices –, ou se, por outro lado, se deu um primeiro abandono, seguido, no último estágio, de uma reocupação.

No entanto, no contexto da plataforma litoral do Ave, e tendo em conta a segunda fase do povoamento castrejo – presumivelmente desenvolvida em meados do I milénio a.C., e decorrente das expedições de Turdulos e Célticos, como afiança Armando Coelho da Silva –, parece ter havido uma relativa proliferação de novos castros. António Pereira Dinis, baseado em cartas arqueológicas dos vários concelhos aqui tratados e em várias visitas aos locais, refere que desta fase datam, então, os castros de Vermoim, Ermidas e Santa Tecla, todos em Vila Nova de Famalicão. Durante este período ter-se-á desenvolvido um reordenamento do território, muito influenciado por aqueles povos, suportados por uma cultura superior, que desenvolveram no território uma certa “colonização de âmbito regional de acordo com as apetências e as aptidões desses agentes e os recursos naturais que certamente tinham por objectivo explorar (...)”<sup>84</sup>

A terceira fase do povoamento castrejo, ocorrida entre o século II a.C. e as reformas flavianas, marca o auge e o progressivo declínio daquela civilização. Nesta altura, dá-se uma nova proliferação de povoados – em número mais significativo –, ao longo da bacia hidrográfica do Ave. Esta transição caracteriza-se essencialmente por enormes alterações da organização espacial dos próprios castros, influenciados, muito provavelmente, pelo progressivo processo de romanização dos povos indígenas, marcado pelas primeiras investidas romanas na região através da campanha de Decimus Junius Brutus, ocorrida entre os anos de 138 e 136 a.C..<sup>85</sup>

Atualmente, recorrendo aos diversos levantamentos executados na região, é possível verificarmos a existência de dezenas de assentamentos referentes àquele período, em conjunto com outros que transitaram das fases anteriores. Devido às

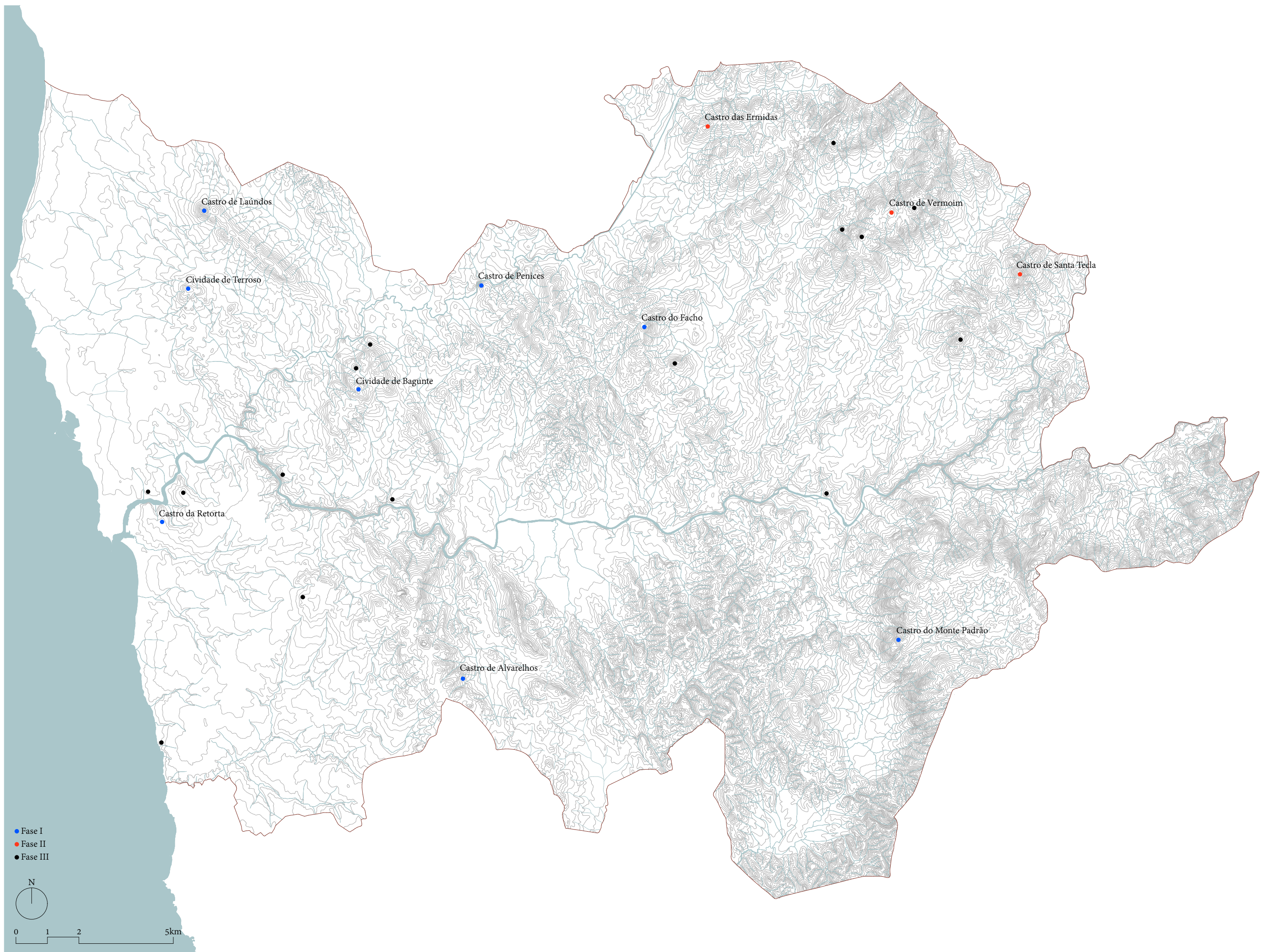
---

83. Sampaio, Hugo Gonçalves, *A Idade do Bronze na bacia do rio Ave (noroeste de Portugal)*, Braga, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Doutoramento em Arqueologia apresentado ao I.C.S. (Ed. policop.), p. 221.

84. Silva, Armando Coelho Ferreira da, “A evolução do habitat castrejo e o processo de proto-urbanização do noroeste de Portugal durante o I Milénio a.C.”, in *História – Revista da Faculdade de Letras*, Vol. XII, Porto, F.L.U.P., 1995, p. 513.

85. Idem, *ibidem*, p. 517.







necessidades defensivas, fruto da campanha mencionada, e ao contacto gradual com os romanos, assiste-se a uma adaptação espacial destes povoados, procedendo-se a uma reorganização regional, “originando o surto de novas aglomerações proto-urbanas com polarização do conjunto de atividades de ordem defensiva, político-administrativa, económica e religiosa em *lugares centrais* de territórios demarcados.”<sup>86</sup> Na base desta reorganização parece estar, como indica Armando Ferreira da Silva, uma hierarquia e zonas de influência dos centros urbanos. “Uma análise feita a partir da Citânia de Sanfins, Paços de Ferreira, (...) ao manifestar uma equidistância da ordem dos 25 km [...] a Briteiros (Guimarães), a Alvarelhos (Santo Tirso), e a Mozinho (Penafiel), e também a Eiras (Vila Nova de Famalicão), a Bagunte (Vila do Conde) e a Vandoma (Paredes), correspondente a uma jornada, sugere a consideração desta medida como um dos princípios do ordenamento regional dos povoados castrejos. (...) Obedecendo a uma certa hierarquização, esses grandes povoados poderão ter desempenhado o papel de lugares centrais em posição de metrópoles de territórios demarcados, adstritos a grupos étnicos, alguns deles conhecidos por indicações epigráficas que apontam para a sua identificação com unidades suprafamiliares (designadas singularmente por *castellum*, ou pelo signo correspondente), inferiores aos *populi* ou *civitates*, identificados na organização social castreja.”<sup>87</sup> Neste âmbito, convém uma vez mais realçar o papel destacado do Castro de Alvarelhos que, tal como os restantes núcleos de povoamento centrais, deveria ter sob a sua jurisdição um conjunto alargado de pequenos povoados subsidiários que demarcavam o seu espaço pelos vários acidentes geográficos existentes. Desta forma, aquele castro parece tornar-se a capital dos *Madequisenses*, prolongando-se o seu território “entre Leça e Ave, do mar à serra da Agrela e seus prolongamentos, configurando a *terra da Maia* dos tempos medievais.”<sup>88</sup>

Não podemos deixar de observar que, ao longo de todo o processo de colonização do território por parte da cultura castreja, principalmente no período correspondente à sua terceira fase, assistimos a uma crescente ocupação de terrenos de maior aptidão agrícola – com o surgimento dos *castros agrícolas*<sup>89</sup> - e/ ou onde existia uma maior facilidade para a extração de minérios. Esta progressiva ocupação dos vales e pequenas sub-bacias fluviais mais interiores parece indicar, desde logo, como aponta Pedro Bragança, uma “desmultiplicação e disseminação da estrutura do povoamento no

86. Idem, *ibidem*, pp. 505-546.

87. Idem, *ibidem*, p. 517.

88. Idem, *ibidem*, p. 518.

89. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, *Proto-história e Romanização da bacia inferior do Lima*, Viana do Castelo, Centro de Estudos Regionais, 1990, p. 260.

xii.  
Baixo Ave: Carta do povoamento  
proto-histórico.

território regional”<sup>90</sup>, que viria a ser reforçada com o lento processo de romanização. Embora não nos seja possibilitado um levantamento exaustivo de todos os povoados castrejos existentes no Baixo Ave, consequência da escassez de fontes e das dúvidas que sobre o assunto ainda recaem, sabemos que, possivelmente, aquela região estaria povoada desde as zonas mais interiores do vale até ao litoral. Ali, à semelhança de todo o noroeste, os habitantes daqueles antigos castros “desenvolveram estratégias de sobrevivência assentes na agricultura, na criação de animais, na exploração dos recursos mineiros, no controle da passagem de rios e do acesso aos respectivos estuários, na pesca fluvial e oceânica, no aproveitamento dos mariscos e bivalves e naturalmente na exploração do sal”, pelo que é muito provável que existissem, desde muito cedo, inúmeros lugares habitados e organizados sob uma hierarquia consideravelmente planeada.

## 2.2 A romanização e a disseminação do povoamento

A revolução e consecutiva influência cultural e social provocada pelo domínio de Roma sob o atual território português, parece não constituir facto contestável. No entanto, esta realidade só foi possível depois de ultrapassadas inúmeras barreiras que fizeram da romanização daquele território um processo extremamente lento e prolongado no tempo. Principalmente a norte do rio Douro, em todo o noroeste litoral, as primeiras incursões depararam-se com uma grande resistência provocada não só pelas condições físico-geográficas, mas sobretudo pela resistência das populações e povoados indígenas que, como vimos, vinham ocupando de forma organizada toda a região.

Os primeiros contactos romanos no território do noroeste dão-se por volta do século II a.C., sob o comando de Decimus Junius Brutus, sendo que só no século seguinte, já no tempo de Augusto, se observa um domínio parcial daquele território, operado, sobretudo, pela reformulação organizativa e consequente criação dos três conventos jurídicos romanos, com capital em Bracara Augusta (Braga), Lucus Augusti (Lugo) e Asturica Augusta (Astorga). No entanto, embora a romanização desta parte da península se tenha verificado até ao ano de 409, “a submissão de todo o noroeste não se operou definitivamente no tempo de Augusto, pois não era ainda completa no segundo e terceiro século”<sup>91</sup>, como refere Alberto Sampaio. Esta situação parece justificar-se quando consideramos as assimetrias denotadas entre os vários povoados que, tanto quanto sabemos, apresentavam níveis de complexidade e

---

90. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 79.

91. Sampaio, Alberto, *Vilas do Norte de Portugal*, Estudos Económicos, vol. I, Lisboa, Documenta Historica, 1979, p. 9.

importância diferenciados. É, por isso, possível, como adianta Manuela Martins, que as diversas comunidades do noroeste estivessem já, durante as primeiras incursões romanas, perfeitamente “estruturadas em redes hierarquizadas e que o seu desigual desenvolvimento resultasse da sua importância relativa, quer em termos sócio-económicos, quer sócio-políticos. É ainda admissível uma relativa especialização económica de alguns povoados, como poderia ser o caso dos chamados “castros agrícolas.”<sup>92</sup>

Assim, podemos concluir que, a par de uma demorada incursão e ocupação do território pelos romanos, subsistiram, a norte do Douro, inúmeros povoados antigos que só muito lentamente foram assimilando a nova cultura. Existem, de facto, “largas dezenas de sítios inventariados como habitats romanos, mas a sua classificação resulta problemática, como problemática é também a sua datação, reduzidos que estamos a trabalhar, na maior parte dos casos, com dados de prospecção.”<sup>93</sup> Por isso, o estudo sobre o povoamento romano carece ainda de investigações que permitam uma compreensão absoluta da sua verdadeira dimensão e evolução. O tema merece, assim, de nossa parte, alguns cuidados acrescidos, não só pela dificuldade em encontrar fontes de informação devidamente autorizadas relativamente ao povoamento romano no território do Baixo Ave, mas também pela complexidade que o próprio conceito de romanização acarreta.<sup>94</sup> Na verdade, “uma correcta avaliação da romanização dos castros é mais problemática do que à primeira vista se possa imaginar [...] pois, apesar do elevado número de castros conhecidos no Norte de Portugal, são muito poucos os que foram objecto de escavações suficientemente amplas para oferecerem uma cronologia fidedigna.”<sup>95</sup> “Neste sentido, a análise da estrutura do povoamento nos primeiros séculos da nossa era implica uma articulação entre os diferentes tipos de habitat, ou seja uma análise interactiva entre os povoados indígenas sobreviventes e os novos habitats que se instalam na região.”<sup>96</sup>

#### *Entre a permanência e a transformação*

A forte resistência verificada um pouco por todo o noroeste peninsular promoveu uma ocupação adaptada àquele contexto regional, altamente diferenciada do processo de colonização territorial ocorrido no sul da península. Aquele processo de adaptação resultou, por um lado, na “existência de centros urbanos com administração romana

92. Martins, Manuela, “A ocupação romana da região de Braga – balanço e perspectiva de investigação”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, p. 76.

93. Idem, *ibidem*, p. 75.

94. Idem, *ibidem*, p. 85.

95. Idem, *ibidem*, pp. 84-85.

96. Idem, *ibidem*, p. 76.

e, por outro (...), pela persistência de formas de organização tipicamente indígenas”<sup>97</sup>, factores que condicionaram o processo de aculturação de toda a região. No entanto, devemos assinalar que “(...) a romanização do noroeste não foi intensa no sentido cultural (vida urbana, edifícios públicos, arte monumental), mas sim no sentido da exploração económica. A preocupação dos administradores romanos, não estará ligada ao fomento de cidades importantes, mas sobretudo à exploração das riquezas mineiras e agro-pecuárias.”<sup>98</sup> Na verdade, o desenvolvimento do noroeste parece estritamente ligado a aspectos económicos e comerciais. Nos séculos II e I a. C., toda a região “parece conhecer um grande dinamismo económico, (...) documentado (...) por uma cultura material bastante diversificada, bem como por inovações tecnológicas que aceleram o desenvolvimento regional, contribuindo para uma maior integração e complexificação sócio-política. Este quadro cultural, com cambiantes regionais, assinaláveis sobretudo entre o interior e o litoral, mas também entre zonas mais meridionais e setentrionais e mesmo entre diferentes tipos de povoados, é correlativo de uma certa interacção da região com o [progressivo] avanço romano na península.”<sup>99</sup>

Operaram-se, assim, lentamente, novas transformações na organização do território, dirigidas sobretudo pelos indígenas dos habitats antigos, que se tornaram, aos poucos, “os principais agentes da transformação, ao adoptarem uma nova onomástica, ao sacrificarem aos novos deuses, ao assimilarem as mais diversas formas do modo de vida dos conquistadores romanos. Serão eles quem, ao fazerem a aproximação aos vales, incrementarão a produção agrícola, fomentarão o aparecimento de uma série de pequenos habitats nas planícies, junto a cursos de água e iniciarão a individualização exploratória em que o sentido gregário tinha sido, até aí, pode-se dizer, opção única.”

<sup>100</sup> Aquela aproximação às zonas mais profundas dos vales, parece intensificar-se a partir do século I a.C., sem que no entanto ela constitua motivo de maior novidade, uma vez que, como dizíamos, alguns dos povoados castrejos, principalmente da última fase daquele tipo de povoamento, ensaiavam já uma aproximação a estes

---

97. Martins, Manuela, *O povoamento proto-histórico e a romanização da bacia do curso médio do Cávado*, Braga, Universidade do Minho, 1990, p. 217.

98. Idem, *ibidem*, p. 217.

99. Martins, Manuela, “A ocupação romana da região de Braga – balanço e perspectiva de investigação”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, p. 77.

100. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, “A romanização no concelho de Vila do Conde – alguns apontamentos sobre a ocupação do território localizado entre os rios Ave e Este”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, p. 51.

espaços sob a forma de castros agrícolas.<sup>101</sup>

No entanto, pese embora todo este processo moroso e alguma resistência verificada, a relativa autarcia das comunidades pré-romanas parece ter diminuído, “criando-se esferas de interação mais amplas, por onde circulariam produtos e matérias-primas, fundamentais a uma vida económica e social mais complexa. As comunidades parecem igualmente manter uma profunda emulação competitiva, traduzida por obras que prestigiam os povoados, os seus ocupantes e os seus chefes.”<sup>102</sup>

As transformações introduzidas pela administração romana assentaram numa lógica de permanente aproveitamento dos recursos humanos e materiais existentes, não se verificando, conforme já referido, uma ruptura completa com o período antecessor, uma vez que, para além da resistência demonstrada pelos povos indígenas, “a política romana nas províncias pautou-se quase sempre pelo respeito dos modelos estabelecidos, quando estes não colidiam com os interesses romanos. Como necessidade de alterar e transformar as estruturas organizativas dos indígenas, o que não era uma necessidade premente para os romanos, estes acabaram por respeitar as comunidades anteriores à conquista, tanto mais que alguns dos seus chefes teriam aceite a integração, colaborando mesmo com ela.”<sup>103</sup> Verifica-se então que aquela adaptação ao contexto particular do noroeste se exerceu também através do aproveitamento inteligente de alguns antigos assentamentos que, não sendo de todo abandonados, em virtude da sua posição e hierarquia consolidada, assumiram neste período um grande desenvolvimento.

---

101. “A fundação de povoados de baixa altitude, nos vales dos grandes rios do NO português, em época romana, mais especificamente no séc. I da nossa era, foi considerada por alguns autores como decorrente de um processo de *adsignatio ager*, a pequenas comunidades (ALMEIDA 1987, 22). Embora este processo possa ter ocorrido pontualmente, nalgumas regiões, a verdade é que este tipo de povoados tem uma cronologia mais antiga, como parece documentado no vale do Cávado (MARTINS 1988). Os chamados “castros agrícolas” do vale do Lima, fundados no câmbio da era, parecem assim reproduzir um modelo anterior, talvez generalizado na segunda metade do primeiro milénio, um pouco à semelhança do que parece ocorrer na Galiza, onde este tipo de povoados oferece uma cronologia pré-romana e consideravelmente mais ampla (CARBALLHO ARCEO 1990). Assim, se alguns povoados de baixa altitude, independentemente da sua função, se generalizam em certas áreas durante o século I, outros há, exatamente com as mesmas características, que são abandonados, nessa época, sem se romanizarem. Parece assim difícil correlacionar, de um modo linear, os povoados de baixa altitude com a romanização, com a dispersão populacional pelos vales e com uma hipotética atribuição oficial do *ager*.” Martins, Manuela, “A ocupação romana da região de Braga – balanço e perspectiva de investigação”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, pp. 86-87.

102. Idem, *ibidem*, pp. 78-79.

103. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, *Povoamento romano do litoral minhoto entre o Cávado e o Minho*, Porto, Ed. Autor, 1996, Dissertação de Doutoramento em Pré-História e Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 292.

*Uma nova hierarquia de povoamento*

Podemos genericamente afirmar que o processo de ocupação e apropriação do espaço regional do noroeste por parte dos romanos se fez de forma bastante lenta, sem prescindir das valências das populações e povoados mais antigos. Como dizíamos anteriormente, “a administração romana, ao respeitar o estatuto dos pequenos chefados indígenas, parece ter criado as condições necessárias para que fossem eles os principais agentes da paz (...) na região e os principais defensores do poder imperial.”

<sup>104</sup> Embora este processo tenha decorrido de uma forma relativamente pacífica, foi necessário que a antiga estrutura do poder indígena fosse desmantelada e habilmente integrada na nova forma de organização administrativo-espacial que, a pouco e pouco, se foi desenhando sobre todo o território. A nova hierarquia de povoamento introduzida, manifestava-se, então, sob duas formas distintas: por um lado, assiste-se ao desenvolvimento de um povoamento de tipo concentrado, onde se integravam algumas cidades e povoados fortificados ou abertos de escala intermédia; por outro, verifica-se o surgimento de um povoamento mais disperso, resultado da criação de novos habitats, como as *villae*, os casais, as unidades industriais ou as *mansiones*. <sup>105</sup>

É neste contexto administrativo que se dá a fundação de Bracara Augusta, núcleo urbano que viria a assumir um papel central na conjuntura regional do Ave, tal como na de todo o atual noroeste português, embora a sua formação não deva “ser entendida com um sentido restrito de criação de um núcleo populacional novo, que pudesse centralizar as populações da região envolvente, que tudo indica, se manterão dispersas pelos principais povoados indígenas.” <sup>106 107</sup> Parte desses antigos aglomerados são, como já apontámos, integrados nessa estrutura de povoamento concentrado, mantendo a sua posição fortificada e sobrevivendo “ao desmantelamento da estrutura sócio-política pré-romana, estruturando-se numa nova rede hierárquica, quer de âmbito local, quer regional.” <sup>108</sup>

Alguns deles, detentores de uma posição geográfica estratégica e de uma dimensão considerável, “poderiam ter desempenhado um papel importante, funcionando

---

104. Martins, Manuela, “A ocupação romana da região de Braga: balanço e perspectivas de investigação”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, p. 88.

105. Idem, *ibidem*, p. 82.

106. Martins, Manuela, *O povoamento proto-histórico e a romanização da bacia do curso médio do Cávado*, Braga, Unidade de Arqueologia da U. M., 1990, p. 218.

107. No entanto, “aceitando-se a fundação de Bracara Augusta entre o ano 3 a.C. e 4 da nossa era”, não é de descartar uma possível transferência controlada de algumas franjas dessas populações, sendo mesmo “de presumir, a partir de então, uma deslocação de mão-de-obra indígena para a cidade.” Martins, Manuela, “A ocupação romana da região de Braga: balanço e perspectivas de investigação”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, p. 80.

108. Idem, *ibidem*, pp. 82-83.

como lugares centrais de segunda categoria, sobretudo se a sua localização tornasse possível o desenvolvimento de alguns serviços, adequados à nova conjuntura social e económica.”<sup>109</sup>

Paralelamente à sobrevivência destes núcleos populacionais, assiste-se, também, sob domínio romano, à criação de novos povoados que, em alguns casos, embora fundados de raiz, adoptam a antiga estrutura pré-romana. Em alternativa, surgem também povoados abertos que se inserem numa categoria igualmente intermédia “entre os grandes aglomerados urbanos e as quintas que enxameiam o campo.”<sup>110</sup>

<sup>111</sup> No noroeste peninsular, estes “aglomerados secundários (*vici*) teriam assumido um papel fundamental, em termos regionais, uma vez que seriam eles que garantiam o fluxo de matérias-primas e de excedentes da periferia para a cidade.”<sup>112</sup> O seu contributo no modelo de ocupação romano tornou-se, por isso, numa peça chave da mutação pacífica operada sobre o território.

Do ponto de vista estratégico global, estes aglomerados, ora sobreviventes do período anterior, e agora integrados na nova hierarquia, ora surgidos de novo, estabeleciam uma espécie de mediação entre Bracara Augusta e as estruturas de povoamento local que agora se iam incorporando no território, particularmente nos vales fluviais que no noroeste abundam. No Baixo Ave, embora as informações disponíveis sejam ainda muito parcas, e em vários momentos contraditórias, é possível que tanto o castro do Monte Padrão (Santo Tirso), como o de Alvarelhos (Trofa), tenham sido fortemente romanizados, sendo muito provável que, ao contrário da citânia de Sanfins que ali bem perto se localizava, ambos tenham sofrido alterações bastante profundas. No entanto, a aculturação destes dois povoados deverá ter sido feita de forma relativamente distinta, sendo que o primeiro terá permanecido fortificado, enquanto que o castro de Alvarelhos deverá ter assumido uma posição central naquele contexto regional sob a forma de *vici*.

“É ponto mais que assente que nem todos os castros decaíram e foram abandonados numa acção concertada, mas foram-no paulatinamente, à medida que a economia e valorização social impunham as regras no seio das comunidades até demasiado igualitárias.”<sup>113</sup> No entanto, é também certo que “muitos continuaram a morar nos antigos *castella*, alguns deles agora transformados em *vici*, prestando serviços às

---

109. Idem, *ibidem*, p. 84.

110. Idem, *ibidem*, p. 83.

111. “Desginados por aldeias, ou por pequenas cidades, quando possuem um centro cívico mais desenvolvido, estes aglomerados aparecem na Gália quase sempre referidos por *vici*.” Idem, *ibidem*, p. 83.

112. Idem, *ibidem*, p. 103.

113. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, *Povoamento romano do litoral minhoto entre o Cávado e o Minho*, Porto, Ed. Autor, 1996, Dissertação de Doutoramento em Pré-História e Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 306.



populações do *ager*. Mas nem todos os moradores dos castros terão enveredado pela actividade comercial e artesanal. Muitos deles terão continuado com a sua antiga profissão de agricultor-pastor, enquanto foi possível otimizar a distância entre a propriedade e a casa onde se habitava (...) porque se a sua actividade principal se baseava na pastorícia, era nos montes e quebradas sem interesse para a agricultura que os seus rebanhos encontrariam a alimentação necessária, cada vez mais difícil nos terrenos de meia encosta e vales mais enxutos, agora objecto de interesse por parte daqueles que tinham optado pela mudança.”<sup>114 115</sup>

Embora, como esclarecemos previamente, a ocupação das áreas mais férteis dos vales fluviais não tenha constituído uma ação inteiramente original por parte da administração romana, é certo que, neste período, aquele processo conheceu uma difusão muito mais acentuada, residindo aqui, eventualmente, o carácter mais autêntico da nova estrutura de povoamento que aos poucos se iam dispersando pelo território. De acordo com Jorge de Alarcão<sup>116</sup> e Carlos Alberto Brochado de Almeida, dá-se, então, uma “privatização da terra de duas maneiras distintas: através de centuriacões ou por ocupação de facto.”<sup>117</sup> Estes processos motivaram uma repartição do território, fragmentando a antiga propriedade comunitária “à medida que as famílias iam abandonando o aconchego dos velhos povoados para se instalarem junto dos campos que cultivavam. Assim terá começado a apropriação do *ager*”<sup>118</sup>, principalmente substanciada através da criação e proliferação de *villae* e casais que, instalados nas propriedades resultantes do processo de centuriacão, e conjuntamente com a formação de uma primeira rede de caminhos, constituíram, provavelmente, o maior legado que a romanização deixou nas várias províncias do império.

Com inúmeras variações regionais, muito ligada à economia rural, a *villa*, na definição tradicional do termo, “aplica-se a uma grande propriedade, cuja exploração exigia mão-de-obra escrava e/ou assalariada, com uma produção que excedia

---

114. Idem, *ibidem*, p. 307.

115. Este aspecto na forma de ocupar o território provocou a subsistência de uma economia de tipo agro-silvo-pastoril, “que será mantida pelas populações indígenas, não se verificando à partida sinais de transformações significativas nas estruturas de produção, ainda que seja de presumir a introdução de novas culturas agrícolas, nomeadamente da vinha”, que muito provavelmente, como defende Manuela Martins, “só virão a ter alguma influência através das *villae* ou a partir da exploração de pequenos casais rústicos, que se desenvolverão ao longo das vias.” Martins, Manuela, *O povoamento proto-histórico e a romanização da bacia do curso médio do Cávado*, Braga, Universidade do Minho, 1990, 1990, p. 220.

116. Alarcão, Jorge, *Portugal Romano*, Lisboa: Editorial Verbo, 1974.

117. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, *Povoamento romano do litoral minhoto entre o Cávado e o Minho*, Porto, Ed. Autor, 1996, Dissertação de Doutoramento em Pré-História e Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 306.

118. Idem, *ibidem*, pp. 306-307.

as necessidades de auto-consumo dos seus moradores”<sup>119</sup>, servindo, assim, de abastecimento às zonas urbanas. No entanto, as *villae* que se conhecem no noroeste, distinguem-se, nas suas dimensões, daquelas que se instalaram no sul da península, na grande maioria dos casos, visivelmente maiores. As diferenças verificadas devem-se, sobretudo, às características daquela região que, embora proporcionassem uma boa rentabilidade dos solos e uma agricultura polivalente, apresentavam um relevo acidentado e uma densidade populacional que constituiriam um motivo muito pouco favorável à formação de grandes *fundi*.<sup>120</sup>

No noroeste peninsular, é ainda notoriamente reduzido o número de locais de exploração agrária que se encontram devidamente escavados e catalogados, fator que não nos permite identificar com segurança absoluta as diversas componentes associadas àquela atividade. Contudo, à imagem do que aconteceria noutras províncias do império, é possível que existissem, associados às propriedades das *villae*, pequenos complexos agrícolas de base familiar - os casais -, detentores de uma “arquitectura mais singela e [de] objectos quotidianos mais modestos e pouco diversificados”<sup>121</sup>, que se distinguiam de outros *aedificiae in agris*, como os *teguria* ou *campanna*, “simples cabanas, de ocupação sazonal, dispersas pelos campos.”<sup>122</sup> Nas zonas mais litorais, paralelamente à intensa exploração agrícola, os proprietários das *villae* desenvolviam outras atividades como a pesca e a salga que, como já aqui tivemos oportunidade de esclarecer, constituiriam resultado de uma já antiga atração exercida pelo mar.

Embora objeto de difícil reconhecimento, adicionalmente às *villae* e às restantes estruturas de apoio à agricultura existentes por todo o Entre-Douro-e-Minho, é muito provável que, tendo em conta alguns vestígios encontrados, existissem outros tipos de ocupação territorial como pequenas unidades industriais e *mansiones*, estabelecimentos isolados ou integrados em algum povoado que se localizariam junto das principais vias e que funcionariam como local de descanso ou pernoita para os viajantes.

Esta nova hierarquia de povoamento e a divisão progressiva da propriedade, processo que aqui temos vindo a descrever, permitiram, assim, uma maior dispersão dos núcleos de população, que agora se iam disseminando por todo o território, ocupando de forma mais intensa os profundos vales fluviais. Como no próximo capítulo teremos oportunidade de explicar, esta organização territorial apoiar-se-á numa primeira ideia de caminhos em rede que de forma inteligente se ia formando.

---

119. Martins, Manuela, *O povoamento proto-histórico e a romanização da bacia do curso médio do Cávado*, Braga, Unidade de Arqueologia da U. M., 1990, p. 94.

120. Idem, *ibidem*, p. 96.

121. Idem, *ibidem*, p. 94.

122. Idem, *ibidem*, p. 94.

*A romanização da bacia inferior do Ave*

Durante o período de romanização, o território do Baixo Ave permaneceu como zona intermédia entre a capital de *Conventus Bracara Augusta* e a *civitas Calem*, situadas, respetivamente, a nordeste daquela região, junto ao rio Cávado, e nas margens do rio Douro. Do ponto de vista jurídico-administrativo, o núcleo urbano de *Bracara*, polarizou sob si um conjunto de influências de âmbito social, político e económico, embora, durante aquele período, se tenha assistido também a um desenvolvimento assinalável de outros núcleos populacionais de âmbito administrativo intermédio, como atrás referimos. Deste modo, alguns castros, situados ora no espaço interior do vale, ora nas zonas mais litorais, terão assumido uma presumível importância em relação constante com as comunidades ruralizadas que à sua volta iam proliferando.

Apoiados em alguns autores e segundo alguma unanimidade verificada, tudo parece indicar que, entre outros, os castros de Bagunte, Penices, Alvarelhos e Monte Padrão, situados nas vertentes fluviais dos rios Ave e Este, assumiram, na época romana, uma posição relativamente central no contexto do povoamento da região. No atual concelho de Vila do Conde, segundo Brochado de Almeida, durante o domínio romano naquela área, vários castros permaneceram ocupados e em plena articulação com as zonas que iam sendo progressivamente ocupadas. De acordo com aquele autor “são cerca de dezena e meia os sítios onde aparecem sinais de uma evidente presença das populações que viveram e participaram, conjuntamente com as dos castros tradicionais e agrícolas, no processo romanizador.”<sup>123</sup>

Como dissemos, o processo de romanização no noroeste da península exprimiou-se através de uma ocupação lenta e muitas vezes tardia de novas áreas de exploração agrícola. Nesse sentido, o Baixo Ave não constituiu motivo de exceção, sendo que, como observado por Brochado de Almeida no concelho de Vila do Conde, as contrariedades encontradas pelos romanos “acabaram por se esbater à medida que se foi processando a aplicação da ‘adsignatio do ager’, isto é, a partir do momento em que se foi distribuindo o ager a ‘conductores’ particulares, a privilegiar-se a individualização, o que acarretará, com a chegada dos Flávios ao poder, a desagregação do tradicional modo de vida das populações castrejas.”<sup>124</sup> Este moroso processo resultou então numa desigual distribuição pelo território, fomentando uma “dispersão gradual das populações [...]. Mas, contra o avanço da colonização agrária jogou muito mais [...] a situação real dos territórios que pertenciam aos castros. São posições bem concretas como a arborização, as zonas alagadas, encharcadas e

123. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, “A romanização no concelho de Vila do Conde – alguns apontamentos sobre a ocupação do território localizado entre os rios Ave e Este”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, p. 59.

124. Idem, *ibidem*, p. 59.

palúdicas, as áreas pedregosas e arenosas, os terrenos onde a vegetação era indicadora de uma baixa qualidade agrária, que irão decidir e influenciar a procura de novas áreas de instalação e cultivo.”<sup>125</sup> Deste modo, em Vila do Conde, como em todo o Baixo Ave, a escolha dos novos locais a explorar baseou-se em princípios estratégicos muito bem definidos, principalmente tendo em conta as terras mais enxutas, agricolamente rentáveis, com boa exposição solar, situadas, ora em terrenos de meia encosta, ora nas proximidades de cursos de água - como os rios Ave, Este, Pelhe, Pele ou pequenos afluentes -, ou ainda junto à costa. As restantes áreas, principalmente as zonas alagadiças onde cresciam diversas espécies de plantas que em nada beneficiavam a fixação populacional, só serão motivo de interesse num período bem mais tardio, “quando o crescimento demográfico conduzir à procura de novas áreas de cultivo e ao consequente aproveitamento de zonas até aí marginalizadas.”<sup>126</sup>

Durante o domínio de Roma, nascerão por toda a região *villas* romanas que se dedicarão sobretudo à exploração agrícola, embora, em diversos casos, outras atividades e funções lhe possam ser atribuídas, como é o caso da *villa* situada na zona das Caxinas. Esta unidade de povoamento, “situada nas proximidades do mar e a pequena distância da foz do rio Ave, estava estrategicamente colocada para liderar, desde bem cedo, um complexo processo económico”<sup>127</sup>, sendo que, “os primeiros ocupantes do sítio, terão vindo, com grande dose de probabilidade, do vizinho Castro de S. João [...], que no quadro castrejo teria a missão de vigiar e controlar a navegação para o interior do Ave e o trânsito que se fazia ao longo dos caminhos que sulcavam o litoral.”<sup>128</sup> Esta observação permite-nos sublinhar, uma vez mais, a intensa atividade e comunicação estabelecida não só ao longo das vias naturais presentes no território, mas também através de caminhos regionais estabelecidos fundamentalmente como meio destinado à troca comercial. Assim, os habitantes daquela *villa* litoral dedicaram-se, simultaneamente, “à agricultura, à pesca, à salinicultura e a actividades que lhes permitirão comerciar os seus produtos e lançar as bases de um controlo sobre todos aqueles que aportassem à foz do Ave ou que, transitando pelo litoral, pretendessem atravessar o rio.”<sup>129</sup> Esta posição estratégica de domínio sobre a desembocadura do Ave, permite-nos, também, imaginar a relevância que aquele lugar teria no contexto regional.

Do mesmo modo, segundo Brochado de Almeida, não é em vão que o posicionamento daquela *villa* se verifica na margem norte do rio, uma vez que ali a costa é mais alta, menos subjugada às influências marítimas e com fácil acesso a solos de relativa

125. Idem, *ibidem*, p. 59.

126. Idem, *ibidem*, p. 61.

127. Idem, *ibidem*, p. 62.

128. Idem, *ibidem*, pp. 62-63.

129. Idem, *ibidem*, p. 63.

qualidade. Na margem sul do Ave, estas características são completamente diferentes, onde “havia a área encharcada do sapal da Azurara, que se estendia até ao actual lugar da Areia”<sup>130</sup>, impedindo assim um estabelecimento tão vincado como o observado na margem norte e obrigando os novos habitantes a procurarem as terras agrícolas mais férteis nas zonas situadas mais a montante.

No litoral, para além da *villa* situada nas Caxinas, em Vila do Conde, devemos também destacar as *villae* do Alto de Martim Vaz e da Vila Mendo, na Póvoa de Varzim, ambas situadas em locais muito próximos ao mar. A primeira parece mesmo adquirir, tal como acontece em Vila do Conde, um posicionamento inteligentemente pensado, tendo sido encontrados diversos vestígios que comprovam atividades como a salga e a produção de dos preparados piscícolas. Em toda esta área, outras ocupações romanas parecem ter multiplicado de forma mais intensa, como constatado no lugar de Vilar ou em Bagunte, na Quinta dos Cavaleiros. “Esta enorme propriedade agrícola, murada, mas na actualidade retalhada em vários proprietários, está situada na vertente meridional do Monte da Cividade, decalcando, mais ou menos, uma anterior ocupação do Bronze Final.”<sup>131</sup> Aí, ao longo da vertente sul daquele monte, prolongada até às margens do rio Ave, verificam-se os terrenos de melhor aptidão agrícola, sendo por isso natural que, “com o início do povoamento do vale, tenham sido ocupados dois pequenos montes, onde surgirão os ‘castros agrícolas’ de Santa Marinha de Ferreiró e de Santagões (Bagunte) e que as áreas intermédias e marginais aos povoados em questão, sejam, em momentos cronológicos não sincrónicos, por sua vez ocupados.”<sup>132</sup> Assim, verifica-se “que a ocupação de época romana se situa, precisamente, numa área que podemos considerar desde já marginal aos dois povoados”<sup>133</sup>, sendo que parece ter sido preocupação dos seus fundadores “procurarem uma área que servisse aos seus interesses, mas que estes não colidissem com a dos povoados que controlariam ainda a área envolvente.”<sup>134</sup> Esta evidente preocupação, salientada por Brochado de Almeida, reafirma a importância de alguns antigos povoados em todo o processo romanizador, exercendo uma influência assinalável no povoamento das áreas mais profundas dos vales fluviais.

Outros vestígios arqueológicos que apontam para a existência de uma *villa* romana, embora mais tardia, foram encontrados em Vila Verde, Vila do Conde. Esta ocupação, que remonta presumivelmente ao século IV, terá preenchido uma área bastante extensa, de acordo com a dispersão das tégulas ali encontradas, sendo que esta multiplicação de vestígios deverá corresponder “ao edifício da ‘villa’, às instalações de

xiii.

As ruínas do Castro de Alvarelhos  
[Alvarelhos, Trofa].

xiv.

O posicionamento estratégico de  
Alvarelhos. Vista sobre o vale da  
Ribeira da Aldeia  
[Alvarelhos, Trofa].

130. Idem, *ibidem*, p. 63.

131. Idem, *ibidem*, p. 65.

132. Idem, *ibidem*, p. 65.

133. Idem, *ibidem*, p. 66.

134. Idem, *ibidem*, p. 66.



*xiii.*





*xiv.*

apoio como celeiros, cortes, eiras, casas de servos, e, mais distantes, às moradias de colonos, aqueles que, mediante arrendamento, explorariam uma parcela de ‘fundus.’”

<sup>135</sup> Neste contexto, convém recordar, como oportunamente já o fizemos, a divisão ager-silvo-monte que, embora melhor documentada na Idade Média, poderia ser facilmente encontrada nas imediações das *villas* romanas, especialmente tendo em conta “que a densidade populacional, apesar de em crescendo, não impunha ainda a ocupação das áreas marginais.” <sup>136</sup>

Dentro do contexto regional do Ave, de acordo com a ideia defendida por diversos autores e com os inúmeros vestígios encontrados, será de realçar a importância que o antigo castro de Alvarelhos atingirá durante o domínio romano. Entre outras coisas, para esta centralidade muito parece ter contribuído a sua posição absolutamente estratégica, não só relativamente ao território entre os vales do Leça e do Ave, mas também pelo seu posicionamento praticamente equidistante entre *Calem* e *Bracara*. Não é por isso estranho que aquele povoado tenha sido perfeitamente romanizado sob a forma de *vici*, e que, muito próximo a ele, passasse a *via XVI* que ligava, precisamente, aquelas duas cidades, fator que poderá indicar que junto deste povoado existiria também uma *mansio*. Alvarelhos parece, então, aproximar-se da definição de lugares centrais de segunda categoria descrita por Manuela Martins. Como refere aquela autora, estes povoados, “situados nos eixos das principais vias militares que saíam de *Bracara Augusta* (...) desempenharam certamente um importante papel, como centros económicos, religiosos e lúdicos.” <sup>137</sup> Seguindo a ideia da mesma autora é possível que, muito próximo a Alvarelhos, no sopé da encosta onde aquele povoado se encontrava, em pleno vale da Ribeira de Aldeia – afluente do Ave -, existissem algumas explorações agrícolas organizadas sob a forma de *villa*, pois “são relativamente frequentes as *villae* implantadas na periferia de castros romanizados, podendo igualmente assinalar-se uma certa concentração de *villae* e casais em torno de alguns presumíveis aglomerados secundários (*vici*).” <sup>138</sup> Mas a importância de Alvarelhos poderia ser ainda reforçada pela localização, nas suas imediações de, uma unidade industrial, ideia justificada pelo aparecimento de fornos em Paiço, lugar muito próximo daquele povoado.

De igual forma, o castro do Monte Padrão, no atual concelho de Santo Tirso, parece ter sido fortemente romanizado, sendo por isso natural que existissem à sua volta algumas estruturas de ocupação semelhantes ao verificado em Alvarelhos. No

---

135. Idem, *ibidem*, p. 67.

136. Idem, *ibidem*, p. 64.

137. Martins, Manuela, “A ocupação romana da região de Braga – balanço e perspectiva de investigação”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, C.M.G., 1995, p. 84.

138. Idem, *ibidem*, p. 99.



entanto, segundo Manuela Martins, este povoado, ocupado desde o Bronze Final, ter-se-á mantido fortificado e “foi totalmente arrasado na sua plataforma superior, na área interior da primeira linha de muralhas, para implantação, no século I, de duas construções de planta romana.”<sup>139</sup>

### 2.3. Da queda do Império Romano à formação da nacionalidade

O importante período de dominação romana no território do Entre-Douro-e-Minho termina, como aponta Alberto Sampaio, por volta de 409<sup>140</sup>, data em que as primeiras hostes germânicas ingressaram na península. No entanto, a sua influência perdurará no tempo, com a manutenção da sua estrutura social e cultural e de uma parte considerável da sua composição territorial de que as *villae* constituem exemplo. Isto não impediu, contudo, que importantes alterações de natureza organizacional se tenham introduzido nos períodos que se lhe seguiram, principalmente sob domínio suevo-visigótico, com a criação das paróquias rurais.

Os novos núcleos religiosos que por esta época se difundiram na estrutura do povoamento, embora diferentes daqueles que se difundiram no período medieval<sup>141</sup>, cingir-se-iam a “uma forma de organização superior à local”<sup>142</sup>, como aponta José Mattoso. As paróquias suévicas seriam espaços sem uma delimitação nítida, “pontos de apoio para o controlo de áreas sem fronteiras estanques (...), comandados por outro centro, a sede diocesana.”<sup>143</sup> Como dito, a sua diferenciação com o tipo de organização paroquial procedente é relativamente visível, embora muitas das paróquias suévicas se tenham mantido, “transformadas, na Idade média, em ‘terras’, julgados ou arcediagados.”<sup>144 145</sup>

---

139. Idem, *ibidem*, p. 85.

140. Sampaio, Alberto, *Vilas do Norte de Portugal*, Estudos Económicos, vol. I, Lisboa, Documenta Historica, 1979, p. 9.

141. No capítulo anterior, quando abordámos o tema das paróquias medievais - “O lugar no território paroquial” - chamámos a atenção para esta diferenciação que é muito bem esclarecida por Carlos Alberto Ferreira de Almeida no seu artigo “A paróquia e seu território” (in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986)

142. Mattoso, José, *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Composição*, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, p. 177.

143. Idem, *ibidem*, p. 177.

144. Idem, *ibidem*, p. 177.

145. “Deve notar-se, porém, que as identificações entre paróquias suévicas e ‘terras’ ou arcediagados medievais até agora feitas se situam predominantemente em regiões de fraca densidade populacional do Norte, ou seja, em Trás-os-Montes e no Alto Minho, mas só foi possível encontrar algumas, poucas, em regiões mais habitadas. O que quer dizer, creio, que estas sofreram alterações mais profundas no ordenamento do seu território.” Mattoso, José, *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Composição*, Vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, p. 177.

Segundo Armando de Almeida Fernandes, com base no *Parochiale Suevorum*, chegaram até à atualidade algumas notícias de, pelo menos, duas destas paróquias no território do Baixo Ave: a de *Milia* <sup>146</sup>, pertencente à diocese de Bracara – no lugar de Belha, na freguesia de Burgães, no atual concelho de Santo Tirso -, e a de *Táuvasse* <sup>147</sup>, inserida na diocese de Portucale – na freguesia de Tougues, em Vila do Conde.

A ascendência da paróquia suévica sobre a matriz do povoamento do território a norte do Douro, numa época marcada pelo atrofamento da influência dos principais centros urbanos – por oposição ao verificado na zona de domínio muçulmano -, pautou-se, especialmente, pelo suporte às comunidades locais e rurais que agora emergiriam com mais vigor longe da esfera de influência dos principais centros ordenadores territoriais simbolizados pelas cidades.

Mas é, sobretudo, durante as invasões e domínio árabe, que a matriz rural e disseminada do povoamento se acentuará. Neste contexto, as paróquias assumem um papel central e estratégico que, mais tarde, imbuídas no espírito da Reconquista, sairá reforçado. Conjuntamente com a instalação de mosteiros nas planícies dos vales fluviais e de castelos e fortificações nos locais mais elevados – especialmente nos antigos castros -, aquelas estruturas religiosas participarão ativamente na reorganização do território.

#### *A Reconquista e a reorganização do povoamento*

A documentação que chegou até à atualidade referente ao período da Reconquista cristã não é suficientemente esclarecedora sobre muitos dos temas do território. No entanto, alguns estudos, como os de Alberto Sampaio, Carlos Alberto Ferreira de Almeida ou José Mattoso, que aqui temos seguido, apontam ideias que sugerem, com alguma certeza, os traços gerais a que a terra estaria submetida.

Em primeiro lugar, importa destacar a refutação da tese de ermamento defendida por Herculano que suportava a ideia de que largas franjas do território a norte do Douro foram, no contexto da Reconquista e das investidas de Afonso I, completamente despovoadas. Importa, por isso, destacar as palavras de Alberto Sampaio sobre o assunto: “Foram estas expedições que o cronista disse, que o grande rei, depois de matar os árabes, ‘christianos secum ad patriam duxit’; frase exagerada até ao extremo, pois era absolutamente impossível que toda a gente desde Lugo até à linha Vizeu-Salamanca-Segóvia – termo das campanhas de Afonso I, o acompanhasse ao seu domínio do norte. Com o rei vitorioso emigrariam muitos de boa ou má vontade,

146. Fernandes, Armando Almeida, *Paróquias suélicas e dioceses visigóticas*, Arouca, Associação para a Defesa da Cultura Arouquense, 1997, p. 103.

147. Idem, *ibidem*, p. 104.

mas não o grande número (...). Isto originou, sem dúvida, a frase emática do cronista, e as expressões contemporâneas – *ermo*, *deserto*, *terra desabitada*. Mas que nunca houve ermamento conhece-se com toda a clareza dos documentos.”<sup>148</sup>

A esses documentos refere-se também Carlos Alberto Ferreira de Almeida, que alude a um outro testemunho, datado de 906, do *Diplomata et Chartae*, que “(...) nos dá uma panorâmica de Santa Eulália de Rio Covo, Barcelos, como uma terra já muito retalhada, dividida e vedada de linhares, campos, pomares, vinhas, arroteias e atribuídas a um tal número de agricultores que não pode ter sido ermada ou pelo menos repovoada, somente, a partir de Afonso III. Sem dúvida que o povoamento aí já era antigo e muito intenso.”<sup>149</sup> Para o mesmo aponta Almeida Fernandes ao reconhecer que, entre o Lima e o Ave-Vizela – à semelhança do que aconteceria no restante território do Entre-Douro-e-Minho –, havia, “no séc. VI (...), umas quinze paroécias, mas, cinco a seis séculos depois, todo o tempo da famigerada crise de despovoação e ruína, são já mais de quinhentas paróquias.”<sup>150</sup>

Todas estas pistas apontam para a impossibilidade de ermamento que tanto Herculano como outros autores defenderam. Contudo, isto não significa que em determinadas áreas do território não se tivesse procedido a um despovoamento parcial, resultado dos combates e destruições sofridos. Mas é justamente na época de Reconquista, neste clima de insegurança e de permanente estado de alerta, que se inicia uma “reorganização do território que nos aparece bastante moldada sobre os padrões religiosos da época anterior (...)”<sup>151</sup> Esta reorganização faz-se, sobretudo, por uma nova emergência de índole local, pois, como defende Pedro Bragança, apoiado na tese de Isabel Barbosa<sup>152</sup>, a administração da monarquia asturiana demonstrava uma organização frágil ‘preparada sobretudo para o ataque’, mais do que para organização administrativa e fiscal, ou para a reorganização estrutural da *nação*. [E] será justamente essa desorganização que estará na base”<sup>153</sup> do debate sobre a tese de ermamento.

148. Sampaio, Alberto, *Vilas do Norte de Portugal*, Estudos Económicos, vol. I, Lisboa, Documenta Historica, 1979, p. 47.

149. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho – Desde as origens a 1220*, Porto, Ed. Autor, Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História de Arte, 1978, p. 22.

150. Fernandes, Armando Almeida, *Paróquias suévicas e dioceses visigóticas*, Arouca, Associação para a Defesa da Cultura Arouquense, 1997, p. 17.

151. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho – Desde as origens a 1220*, Porto, Ed. autor, Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História de Arte, 1978, p. 22-23.

152. Barbosa, Isabel Maria Gomes Fernandes de Carvalho Lago, *Raízes medievais de Matosinhos – O actual concelho das Inquirições de 1258*, Ed. autor, 1996, p. 2-5.

153. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, Vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 106.

Como dizíamos, é sob estas circunstâncias que se despoleta um processo de “valorização do vínculo local face ao integralismo nacional ou à ideia de um *estado-nação* coeso e homogéneo” <sup>154</sup>, reforçado pelo surgimento do feudalismo que agora instituía uma nova disseminação territorial através da concessão de terras aos nobres e a ordens religiosas ou da “radicação dos cultivadores em pequenas lavouras, podendo estas estar inseridas no contexto de honras e coutos, propriedade dos nobres e ordens religiosas, respectivamente, ou no território de administração real.” <sup>155</sup> As pequenas lavouras designadas por *Casal*, surgiram, fundamentalmente, de três fenómenos distintos. Elas resultavam do desmembramento de antigas *villae* que permaneceram até á época, do surgimento de novos casais imbuídos pelo espírito cristão ou, simultaneamente, pela criação de *Vilas Novas*, “unidades administrativas que vêm promover novas centralidades, frequentemente associadas ao sistema paroquial – e particularmente a novas paróquias –, ou às novas e emergentes organizações monásticas.” <sup>156</sup>

A terra é assim cada vez mais dividida, reforçando o carácter disseminado do povoamento, agora parcelado sobre o domínio de nobres ou de mosteiros que, progressivamente, ocupavam o território dos vales do Entre-Douro-e-Minho.

Mas, em época de invasões e de uma insegurança generalizada foi fundamental um outro processo a que Ferreira de Almeida se refere como “incastellamento”. Trata-se da criação de um rede de castelos e fortificações, normalmente situados sobre os antigos castros da Idade do Ferro e que, numa fase inicial, correspondiam às habitações dos senhores que, dos montes ou das colinas, “dominam as populações que trabalham a terra.” <sup>157</sup> Estes lugares-fortes permitiam a defesa de ataques inimigos e dada a sua posição estratégica, permitiam vigiar também, e à imagem do que sucedia com alguns castros da Idade do Ferro e do período romano, os caminhos instalados em seu redor. Se, numa primeira fase, os senhores habitavam estes lugares, é possível que, com a gradual pacificação da região, eles se tenham deslocado para paços, quintãs e centros dominiais, permanecendo alguns dos castelos e torres como depósito de guarnições militares.

A partir do século XIII, estas construções, especialmente as que se encontravam em lugares isolados, foram sendo progressivamente abandonadas, em resultado da transição da autoridade administrativa régia para os centros urbanos. <sup>158</sup> Mas a sua existência durante o longo período instável imediatamente anterior à formação

154. Idem, *ibidem*, p. 106.

155. Idem, *ibidem*, p. 107.

156. Idem, *ibidem*, p. 107.

157. Mattoso, José, *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Oposição*, vol. I, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, p. 93.

158. Idem, *ibidem*, p. 94.

da nacionalidade, não foi alheia “à própria formação e afirmação do condado portugalense, nem à gestação do seu espírito autonómico e inovador.”<sup>159</sup>

#### *Organização do povoamento no Baixo Ave*

Não se sabendo ao certo, por carência de documentação, que situação ocuparia a bacia inferior do Ave entre a queda do império romano e a formação da nacionalidade, é mais ou menos seguro que também ali se registasse um povoamento muito intenso, disperso pelo território e alicerçado em comunidades rurais, estrutura de ocupação originada durante a romanização. A tese de ermamento, isto é, de abandono maciço do território, será também muito difícil de explicar naquele contexto regional pois, tal como observa Pedro Bragança relativamente à bacia inferior do Leça, aquela região usufruía de uma “aptidão para diferentes práticas, aptidão que está na base de um contexto de tal forma diverso que num curto território (...) se puderam registar, simultaneamente, atividades ligadas ao mar – comerciais e piscatórias –, à agropecuária, à mineração e ao pastoreio.”<sup>160 161</sup> Estaríamos, portanto, na presença de um espaço territorial de relativa densidade populacional, uma *comunidade de vale*<sup>162</sup> como lhe chamou Mattoso, onde se terá iniciado uma nova divisão da propriedade proporcionada pelo sistema feudal.

Assim, como anteriormente referimos, ainda antes da formação da nacionalidade – e nos seus primeiros anos – a terra do noroeste português, e por isso, também a do Ave, estaria fragmentada em pequenas propriedades, detidas pelos senhores ou pelas ordens religiosas que se iam estabelecendo na região.<sup>163</sup> Estes factos acentuam a fragilidade da ideia de despovoamento do território do Baixo Ave, uma vez que entre os séculos X e XIII, conforme atestam os levantamentos de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, a terra estaria amplamente dividida e ocupada por vários núcleos rurais de exploração agrícola, protegidos por inúmeros castelos ou outro tipo de fortificações

159. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho – Desde as origens a 1220*, Porto, Ed. Autor, Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História de Arte, 1978, p. 25.

160. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 103.

161. Estas atividades, de que já demos notícia, estão extremamente bem sistematizadas nos mapas de Ferreira de Almeida na sua tese de doutoramento. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, vol. I, Porto, Ed. autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 131; 141.

162. Mattoso, José, *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Oposição*, Vol. I, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, p. 92.

163. Fruto de cedências e doações, o território do Baixo Ave encontrava-se, em 1258, tripartido entre as terras de Faria e Vermoim, na margem norte, e as da Maia e de Refojos de Riba d’Ave, na margem sul. Mattoso, José, *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Composição*, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, p. 226-227.

e rodeados de alguns mosteiros de relativa importância.<sup>164</sup> Estes mosteiros, património das ordens religiosas que chegavam do exterior e que a partir do século XII introduziram em Portugal uma ideia de “europeização”<sup>165</sup>, estabelecem-se nas zonas mais férteis dos vales do Norte, como o do Ave, e fomentam “a reorganização produtiva do País.”<sup>166</sup>

---

164. Sobre este tema aconselhamos, uma vez mais, a consulta de Carlos Alberto Ferreira de Almeida que, em *Castelologia do Entre-Douro-e-Minho* e na sua prova de Doutoramento - *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho* -, faz um trabalho exaustivo de sistematização dos inúmeros lugares fortificados e dos mosteiros existentes naquela região. Pelo valor que ambos os tipos de implantação têm, reproduziremos no capítulo seguinte os dados fornecidos por aquele autor.

165. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, vol. I, Porto, Ed. autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 186.

166. Ferreira, Alfredo Matos, *Aspectos da Organização do Espaço Português*, Pref. de Fernando Távora, Porto, F.A.U.P. Publicações, 1995, p. 26.







*Parte II*  
*Território singular e comum*



### 1. O Baixo Ave entre o Minho e o Douro: origens das divisões geográficas

Reservando uma definição mais precisa dos limites do território do Baixo Ave para o capítulo seguinte, interessa-nos nesta fase, como apontado na introdução precedente, incorporar na aproximação àquele território, o contexto global do noroeste peninsular, isto é, da região que se desenvolve entre os rios Minho e Douro.

O vale do Ave encontra-se no extremo sudoeste do noroeste português, área sobre a qual muitos autores têm refletido a partir das mais diversas disciplinas. Toda esta região possui um conjunto de condições naturais, inteligentemente aproveitadas pelos povos que nela se estabeleceram, possibilitando assim um assentamento intenso que se pode identificar desde a proto-história. Estas características têm sido genericamente reconhecidas e aceites por diversos investigadores autorizados, embora, entre eles, seja possível constatar diferentes leituras e interpretações no que ao reconhecimento das suas fronteiras e designações diz respeito. Assim, decidimos recolher e selecionar algumas impressões produzidas por vários autores que dedicaram parte dos seus estudos a este território e cujo contributo nos merecem toda a consideração.

Os relatos documentais sobre a região, e que permaneceram até à atualidade, não se restringem apenas ao período procedente à formação da Nação. Pelo menos desde o domínio romano, através de vários testemunhos sobre as diversas divisões geográficas do território ibérico e das suas respetivas condições humanas e naturais, é possível estabelecermos um quadro aproximado da ocupação e divisão daquela região ao longo de séculos. Entre os depoimentos está, entre outros, o de Estrabão<sup>1</sup>, a partir do qual João Bautista de Castro lembra que, “antes de conquistarem, e habitar Hespanha os Cartaginezes, e Romanos, toda ella estava dividida em muitas Provincias de povos agrestes, que debaixo do nome geral de Ibéros se dividiaõ em Turdetanos, Celtas, Cantabros, Turdulos, e infinitos outros (...)”<sup>2</sup>

“Porém tanto que os Romanos meteram o pé em Hespanha, e começaram a contender com os Cartaginezes sobre o dominio das terras, que foy pelos annos 557 da fundação de Roma, dividiraõ toda ella em duas partes, a que chamaram Hespanha citerior, e Hespanha ulterior.”<sup>3</sup> A primeira situava-se, então, na parte oriental do rio Ebro, e era aquela que, por esta época, seria habitada pelos romanos. A Hespanha ulterior, ficava naturalmente na parte ocidental daquele rio, permanecendo sob domínio cartaginês.

---

1. Para melhor interpretação dos testemunhos do referido autor aconselha-se a consulta do livro *Estrabão: livro III da Geografia: primeira contribuição para uma edição crítica* de Francisco José Velozo, José Cardoso e Luís de Pina, editado pelo Centro de Estudos Humanísticos em 1965.

2. Castro, João Bautista de, *Mappa de Portugal Antigo, e Moderno*, T. I, Parte I e II, Lisboa, 1762, p. 42.

3. Idem, *ibidem*, p. 42.

No entanto, com a vitória na guerra Cantábrica, que opôs romanos e cartagineses, o domínio de Roma expandiu-se sobre todo aquele território. Então, Octávio Augusto, após a vitória “sobre aqueles Póvos, e mudando-lhes o governo, e limites, dividio a Hespânia em Províncias, a saber: Lusitanica, Betica e Terraconense.”<sup>4</sup> As várias divisões aqui descritas, indicam, uma vez mais, a importância secular dos vales fluviais, utilizados frequentemente como eixos de fronteira. “A Lusitanica incluía a maior parte do que hoje chamamos Portugal”<sup>5</sup>, destacando-se nela o rio Douro que “a separava pela parte septentrional da Terraconense”<sup>6</sup>, que se estendia, por sua vez, para norte e este, ocupando uma boa parte do atual território espanhol e todo norte de Portugal. Ainda sob domínio imperial, a península viria a sofrer pelo menos mais uma reordenação territorial, quando, “corria o anno de Christo de 118, (...) o Imperador Elio Adriano, visitando as terras do seu Imperio, dividio a Hespânia em seis Províncias: Tarraconense, Cartaginense, Betica, Lusitania, Galiza, e Tingitania.”<sup>7</sup> Com esta nova distribuição, o norte do atual território nacional haveria de ficar confinado à província da Galiza que, tal como as restantes regiões administrativas, era repartida em unidades territoriais mais pequenas “a que chamavaõ Conventos Juridicos.”<sup>8</sup> Nesta província, destacamos o Conventus Bracarensis, com sede em *Bracara Augusta* (Braga), que abrangia todo a área a norte do Douro. Outros tipos de divisão administrativa deverão ter sido efetuadas pelos romanos, mas sem que delas resultassem grandes alterações às que acabamos de descrever.

Estes testemunhos, aliados à descoberta de inúmeros achados materiais, permitem-nos hoje compreender com maior rigor a efetiva ocupação do território noroeste português, não só sob o domínio de Roma, mas desde tempos ainda mais remotos. *Interamnensis* ou *Duriminea*, como lhe chamavam os romanos, o território entre os rios Minho e Douro constitui, por isso, um espaço repleto de temas que merecem a nossa atenção. A capacidade organizativa dos romanos permitiu a criação da primeira rede estratégica de estradas que, tornando-se de tal forma influente, serviu muitas vezes como modelo para outras infraestruturas viárias que pelo seu perímetro se foram incorporando.

Com a queda do Império Romano, outros povos haveriam de ocupar a península. Deles destacamos, naturalmente, os suevos e os visigodos. A partir do século V, ainda antes das incursões árabes, estabeleceu-se sobretudo sob a região do noroeste um novo reino – suevo – que, a partir da sua capital sediada em Braga, disseminou a sua cultura, deixando inegáveis testemunhos que em muito influenciaram os séculos

---

4. Idem, *Ibidem*, p. 43.

5. Idem, *Ibidem*, p. 43.

6. Idem, *Ibidem*, p. 43.

7. Idem, *Ibidem*, p. 43.

8. Idem, *Ibidem*, p. 44.

seguintes. A fundação daquele reino “corresponde à reorganização administrativa e produtiva de uma vasta região com certa unidade morfológica, da Galiza à zona central do País” <sup>9</sup>, e que viria a ser “determinante para a defesa e consolidação das cidades, loteamento rural em pequenas propriedades, que ainda hoje caracterizam tanto a Galiza como o Entre-Douro-e-Minho” <sup>10</sup>, assumindo assim um peso significativo na formação de Portugal. Ao longo deste período, embora o mapa administrativo da península, baseado nas antigas divisões romanas, se tenha alterado quase por completo, o velho núcleo do território que se desenvolve principalmente a norte do rio Douro foi mantendo quase intacta a sua coesão administrativa, apenas quebrada quase momentaneamente com as incursões árabes que viriam a ser combatidas pelo processo de reconquista.

Com a constituição do estado português e com a definitiva fixação das suas fronteiras, a região compreendida entre os rios Douro e Minho assume, assim, a sua posição confinante no extremo norte do país. As alterações de natureza geográfico-administrativas implementadas a partir deste período no território a que hoje se circunscreve Portugal, manifestaram-se sobretudo no plano interno e regional. Como dizíamos inicialmente, embora todo o território do país tenha sido subdividido, ora em grandes regiões, ora em pequenas comarcas, o noroeste foi mantendo progressivamente a sua coesão cultural e administrativa.

Nos últimos séculos, vários investigadores indagaram sobre essa paisagem simultaneamente homogénea e diversificada. Por volta de 1549, cabe ao Dr. João de Barros <sup>11</sup> um elaborado reconhecimento da unidade territorial e cultural daquela região, baseado numa profunda descrição das suas condições não só naturais, mas também da densa ocupação que temos vindo a salientar. Na mesma linha de investigação, em 1762, João Bautista de Castro faz, após um breve reconhecimento das divisões mais remotas que aqui descrevemos, uma descrição detalhada da divisão moderna do reino português pelas suas províncias, destacando, entre elas, a do Minho, que confinava, então, aos seguintes limites: “(...) da banda do Meyo dia com o rio Douro, que a separa da Beira: da banda do Occidente parte com o mar Oceano, começando em S. João da Foz, e acabando na Villa de Caminha, onde o rio Minho divide Portugal de Galiza. Dahi para cima, que he a parte do Norte, vay pelo dito rio até o termo de Villa de Monção, e alli passa o termo de Galiza o rio Minho, e se reparte por marcos até o Castello de Castro-Laboreiro, que são doze léguas desde a Villa de Caminha. Dalli atravessa o resto pelo monte do Gerez, que está da parte do Nascente,

---

9. Ferreira, Alfredo Matos, *Aspectos da Organização do Espaço Português*, Pref. de Fernando Távora, Porto, F.A.U.P. Publicações, 1995, p. 24.

10. Idem, *ibidem*, p. 24.

11. Barros, João de, *Geographia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, Porto, B.P.M.P., 1919, Manuscrito original de 1549.

e vay pela terra de Barrozo até à ponte da Cavez, que está no rio Tamega, e dahi pelo rio abaixo até à Villa de Amarante; e deixando o rio, vay pelo monte do Bayão dar no Douro, donde começamos.”<sup>12</sup> Esta pormenorizada exposição revela, novamente, a preponderância dos vales dos principais rios na administração do território e na organização das comunidades que a partir deles subsistem. Como refere aquele autor, “conduz muito para esta geral fertilidade a grande copia de boas aguas, que, como se esta Região fora toda perenne tanque, assim brota, e rega seus campos, e pomares por vinte e cinco mil fontes, e innumeraveis rios grandes, e pequenos”<sup>13</sup>, de onde se destaca, entre outros, o rio Ave. A condição natural daquele território permite reafirmar a sua profícua contribuição para a salvaguarda da vida dos seus povos. Entre nós, muitos têm sido os que sublinham a atenta observação de João Bautista de Castro que relata que “saõ seus habitadores de fecundissima propagação, e larga vida; e até nos tempos, que a natureza constitue estéreis, são aqui fecundas as mulheres. [...] Basta dizer, que da gente innumeravel, que não póde sustentar este Paiz, se tem povoado o mundo, e com especialidade o Brasil, e as Minas, e que he mais a gente, que a terra, onde não ha parte alguma, em que se não ouça tanger algum fino, e cantar hum galo. Parece toda a Provincia huma Cidade Continuada.”<sup>14</sup>

Em 1878, Barros Gomes reconhece, nas suas *Cartas Elementares de Portugal*<sup>15</sup>, três grandes áreas naturais - o Norte Atlântico, o Norte Transmontano e o Sul. Estabelece, a partir daí, uma divisão do território nacional em doze regiões tendo em atenção as condições de latitude e relevo verificadas em cada uma delas. Ao território adjacente às montanhas que dividem o Norte Atlântico do Norte Transmontano, e que se prolonga até às zonas baixas da costa ocidental, região a que o Baixo Ave se circunscreve, Barros Gomes atribui a designação de Alemdouro Litoral.

Na viragem do século XIX para o século XX, Alberto Sampaio, homem da Geração de 70, concretiza uma reflexão sobre o território do noroeste português<sup>16</sup>, revendo com profundidade as questões inerentes ao espaço rural minhoto e introduzindo algumas ideias sobre o seu contributo para uma ocupação da costa e para o desenvolvimento de toda a exploração marítima. Dividida em dois volumes, a obra - que pelo seu valor muito nos tem sido útil para a nossa investigação -, revisita “a filiação histórica da propriedade rural e os diversos graus de desenvolvimento”<sup>17</sup>, bem como a navegação,

12. Castro, João Bautista de, *Mappa de Portugal Antigo, e Moderno*, T. I, Parte I e II, Lisboa, 1762, p. 46.

13. Idem, *ibidem*, p. 48.

14. Idem, *ibidem*, p. 48.

15. Gomes, Bernardino de Barros, *Cartas elementares de Portugal*, Lisboa, Lallement Frère Typ., 1878.

16. Sampaio, Alberto, *As póvoas marítimas - Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Col. Documenta Historica, Lisboa, Ed. Vega, 1979, p. 9.

17. Idem, *ibidem*, p. 9.

xv.

Província de Entre-Douro-e-Minho  
[Gravura por Adolphe Laurent]





de onde “são muito mais escassos os testemunhos que nos restam, quer do ponto de partida quer das suas fases sucessivas.”<sup>18</sup>

Mais tarde, também Silva Telles<sup>19</sup>, reconhecendo o noroeste como um imenso plano inclinado em direção ao Atlântico, propício às diversas atividades humanas, adota novamente a designação de Minho, embora lhe atribua diversas divisões internas como Minho Alto, Minho Litoral e Minho Sub-litoral. Amorim Girão seguirá esta mesma denominação no seu *Esboço duma Carta Regional de Portugal*<sup>20</sup>, de 1930, onde propõe uma divisão do país em treze regiões, destacando a importância dos rios de maior dimensão para a particularidade de algumas dessas áreas.

Dois anos depois é Hermann Lautensach<sup>21</sup> que desenvolve os primeiros estudos enquadrados nas reivindicações da Geografia moderna e traça uma divisão de Portugal em quinze regiões, identificando também a zona litoral do país a norte do Douro como Minho. A linha de pensamento de Lautensach influenciará de forma intensa os estudos e o discurso que Orlando Ribeiro virá a desenvolver e que resultarão na publicação de *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*<sup>22</sup>, em 1935, obra que, tal como a de Alberto Sampaio, nos tem sido extremamente útil. Ambas, pelo seu valor e coerência científica, servirão de mote para algumas considerações que aqui desenvolvemos.

Outros autores, espalhados pelas mais diversas disciplinas, dedicaram igualmente os seus esforços ao reconhecimento de todo o território que aqui temos analisado. Entre eles estão Martins Sarmento, Rocha Peixoto, Ricardo Severo, José Leite de Vasconcelos, Carlos Alberto Ferreira de Almeida, Carlos Alberto Brochado de Almeida, e tantos outros, que tentaremos, dentro do possível, considerar na nossa investigação.

Em *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Orlando Ribeiro defende a influência do mar e do oceano como fator fundamental para a caracterização da paisagem portuguesa. Nesta obra, partindo da análise de dois mundos – o do Portugal mediterrânico e o do Portugal atlântico –, o autor faz uma leitura dos contrastes existentes no território, identificando também os fatores de unificação do país, destacando sobretudo as riquezas naturais do noroeste peninsular e das paisagens minhotas, “onde o povo opõe

---

18. Idem, *ibidem*, p. 9.

19. Telles, Francisco Silva, *Aspectos geográficos e climáticos*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1929.

20. Girão, Aristides Amorim, *Esboço duma carta regional de Portugal*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1933.

21. Lautensach, Hermann, *Portugal, auf Grund eigener Reisen und der Literatur*, Gotha, 1932, 1937 (Trad. portuguesa em Orlando Ribeiro et al., *Geografia de Portugal*, João Sá da Costa, Lisboa, 1987-1991, “A Divisão Regional”, vol. IV, pp. 1231-1239).

22. Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986.



à Ribeira dos vales largos, terra de milho, vinho e fruta, que formiga de gente em casais disseminados na verdura dos campos, prados e bouças, a Montanha, onde o pinhal, o vinho e o milho rareiam, a população se aglomera à roda de campos de centeio, vastos terrenos de passagem e, sobretudo, enormes extensões de penedia estéril.”<sup>23</sup> Esta constatação realça a inteligente e exaustiva exploração das fecundas características naturais de toda aquela região. Por isso, parece-nos importante introduzir nesta fase, algumas reflexões adotadas pelo *Inquérito à Arquitectura Popular* e que, de alguma forma, se aproximam da ideia que acima transcrevemos. Nele são identificados os diversos tipos de povoamento, opondo-se o de *montanha*, “sujeito a condições mais ásperas que os seus irmãos das baixas altitudes”<sup>24</sup>, às *povoações do litoral* e ao *povoamento disseminado*, este último “resultante das dominantes geográficas locais, e da prolongada evolução da sociedade rural minhota.”<sup>25</sup>

xvi.

Esquema do povoamento disseminado.

xvii.

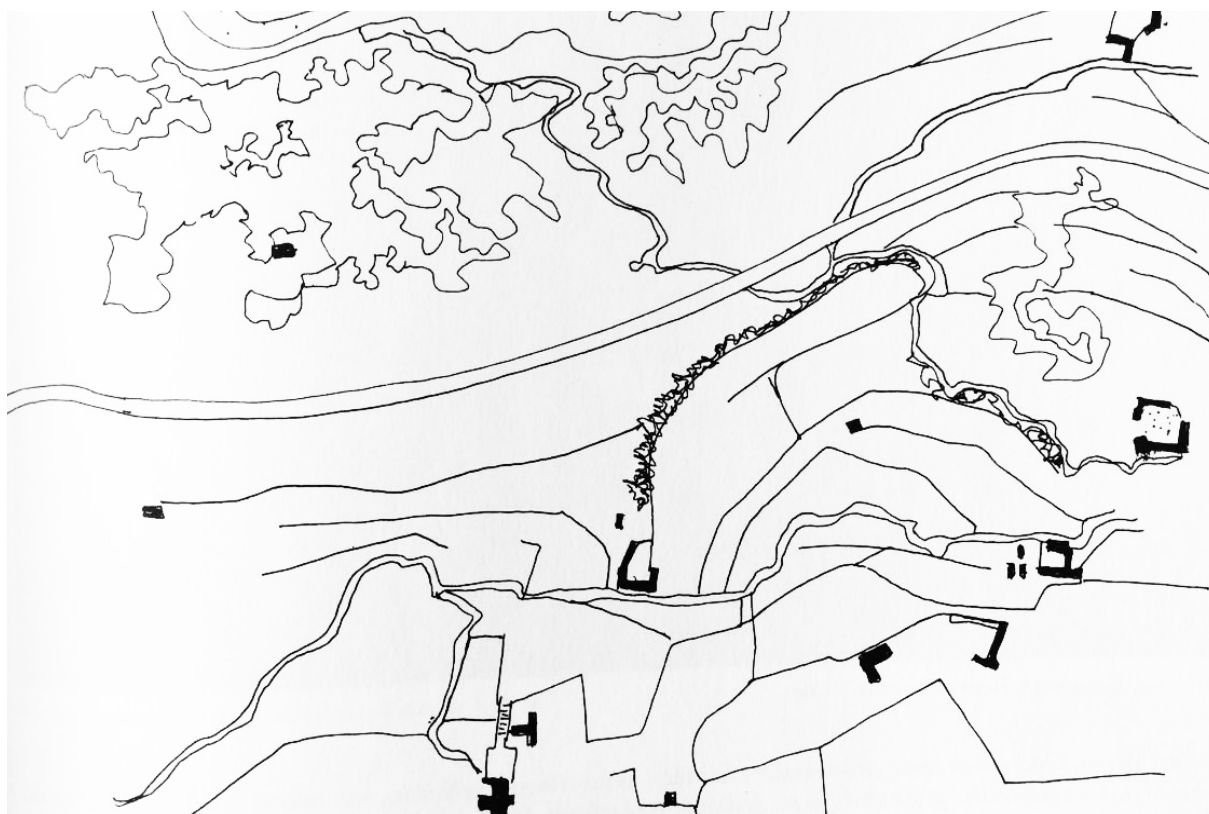
Esquema de povoação do litoral.

---

23. Idem, *ibidem*, p. 107.

24. *Arquitectura Popular em Portugal*, vol. I, Lisboa, A.A.P., 1988, p. 37.

25. Idem, *ibidem*, p. 45.



xvi.



xvii.



## 2. A disseminação do povoamento e os caminhos

Para falarmos do processo antigo de disseminação do povoamento no território de Entre-Douro-e-Minho teremos que cruzar diversos tipos de informação que, ora se referem às remotas e múltiplas divisões que originaram a desmultiplicação da propriedade, ora se circunscrevem aos modelos sociológicos adotados, nomeadamente às estruturas de organização social estabelecidas.

Sabemos que “a dispersão das habitações é antiga no Noroeste, onde os últimos núcleos de população aglomerada se despovoaram e arruinaram na época lusitano-romana, quando as vilas ou quintas e os casais das terras baixas sucederam aos castros alcandorados”<sup>26</sup>, e onde “uma ou outra vila ou cidade não desmentem a regra da disseminação da vida rural”<sup>27</sup>. Embora a origem da dispersão do povoamento se tenha verificado, sobretudo com a constituição das antigas *villas* romanas, sabe-se que, progressivamente, estas estruturas se desviaram do seu sentido original, transformando-se, lentamente, em unidades de povoamento ou núcleos de população.

<sup>28</sup> As transformações adquiriram um novo fulgor quando a presúria introduziu uma nova e sucessiva divisão da terra. Desta forma, assistiu-se por todo o território a uma multiplicação de “micro-lugares de povoamento disperso de que os nomes Casal ou Aral são os mais significativos. Assim, com o decorrer do tempo e na sua expansão, deixam de ser villas próprias e tornam-se, mais e mais, núcleos de população com certos interesses económicos, sociais e religiosos em comum [...]”<sup>29</sup> Dedicar-nos-emos ao seu estudo com maior detalhe no ponto seguinte deste capítulo. Paralela e gradualmente àquele processo, o campo de cultivo vai aumentando as suas áreas, sobrepondo-se, cada vez mais, às zonas até aí inexploradas.

Orlando Ribeiro afirma, no entanto, que uma outra transformação, a que o próprio denominou de *revolução do milho*, contribuiu em larga escala, já no século XVI, para uma proliferação extensiva daqueles espaços. “Revolução do milho, pode dizer-se com propriedade. Depois da conquista romana, nenhuma alteração mais profunda se introduziu na monótona vida dos nossos campos: nem os árabes, com as plantas novas e culturas de regadio, fizeram nada de comparável. Grandes arroteias, supressão de pousios; aumento da área regada pela construção de socalcos; agricultura intensiva, variada, minuciosa; declínio do pastoreio, por falta de espaços abertos à deambulação dos rebanhos; separação definitiva do campo e do bosque; maior iniciativa no

26. Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986, p. 121.

27. Idem, *ibidem*, p. 121.

28. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura Românica de Entre-Douro-e-Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 40.

29. Idem, *ibidem*, p. 43.

trabalho familiar, decadência irremissível do espírito de comunidade, individualismo que se traduz no parcelamento da terra, na multiplicação de sebes, muros e divisórias, e na disseminação das habitações, tudo o milho favoreceu, permitiu ou provocou.”

<sup>30</sup> Esta verdadeira revolução, embora mais predominante no Entre-Douro-e-Minho, não se esgotou naquela região, pois “em menos de um século, a nova cultura ganhara as terras baixas atlânticas; a sua difusão na Montanha e nas regiões mais interiores far-se-á nos séculos seguintes, em detrimento do milho miúdo e do centeio e a favor da decadência dos soutos.” <sup>31</sup> Não constitui, por isso, motivo de admiração, que a ornamentação da arquitetura manuelina tenha recorrido, por tantas vezes, à representação da espiga de milho. <sup>32</sup>

Todas estas modificações fizeram-se, porém, baseadas num profundo enraizamento das necessidades de cada lugar, adequando-se o povoamento às diversas circunstâncias particulares. Durante longo período, a apropriação do espaço, embora materializada sobre uma configuração disseminada, efetuou-se alicerçada em lógicas muito próprias da experiência vivencial, de âmbito regional e local, experienciadas através dos modos de produção agrícola – que se dividiam sobretudo entre a terra e o mar – e o culto pelo sagrado, representado na organização territorial das paróquias sob a égide da Igreja Secular. A essência dos assentamentos, embora progressivamente dispersa, desenvolveu-se através de uma adequada apropriação de cada parcela do território do Entre-Douro-e-Minho, quer esta se encontrasse na montanha, nos fundos dos vales fluviais ou na faixa arenosa do litoral. Como já expusemos, esses tipos de povoamento prevaleceram em larga escala e foram devidamente assinalados no *Inquérito à Arquitectura Popular*, desenvolvido ao longo da década de 50 do século XX e publicado em 1961.

A “economia antiga do noroeste” <sup>33</sup>, como lhe chamou Orlando Ribeiro, baseada numa sociedade autossuficiente, que se reforçou após a formação do reino de Portugal, organizada através de um sistema de produção de base familiar e de forma funcionante e vicinal <sup>34</sup>, expandiu-se, então, por todo o território, exigindo, assim, uma necessidade cada vez mais urgente de comunicação prática e direta entre os diversos núcleos de povoamento. Se, por um lado, os longos e antigos caminhos imperiais romanos persistiam de forma generalizada pelo território, “para que este

---

30. Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986, p. 122.

31. Idem, *ibidem*, p. 115.

32. Idem, *ibidem*, p. 115.

33. Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986, p. 111.

34. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho - sua sacralização, in *Nova Renascença*, nº 2, vol. I, Porto, Associação Cultural Nova Renascença, 1981, p. 203.

tipo de estrutura sócio-económica atingisse os fins exigidos foi imperioso criar uma orgânica que incentivasse os contactos entre as populações e constituísse consequente atractivo para a realização de trocas de produtos. [...] Para que esses contactos se realizassem pressupunha-se a existência de estruturas viárias.”<sup>35</sup>

Dá-se, neste contexto, um fortalecimento de um conjunto de vias já existentes e que versava, sobretudo, a escala nacional. Estes caminhos percorrem genericamente todo o território no sentido norte-sul, interligando os principais núcleos urbanos medievais, servindo ora como itinerários régios<sup>36</sup> e comerciais, ora como trajetos de mendicidade<sup>37</sup> ou de peregrinações<sup>38</sup>, e constituindo, assim, conjuntamente com as vias de cariz regional que se iam traçando no sentido transversal às primeiras, importantes nós viários. Sobre os vales fluviais estabelecem-se, então, importantes ligações que articulavam uma ainda arcaica e pouco consistente rede de estradas - de âmbito nacional -, com a progressiva, intensa e cada vez mais fina estrutura de caminhos regionais e locais que serviam de suporte ao dia-a-dia das suas comunidades. Assim, estes caminhos vão surgindo e “ramificando-se, progressivamente, por todo o território como um autêntico aparelho circulatório, como as veias e artérias de um corpo humano.”<sup>39</sup>

A extensão e preponderância destas vias está na base do pensamento e discurso de Carlos Alberto Ferreira de Almeida na sua dissertação de licenciatura em História, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, em 1968, e que muito nos tem servido de suporte. O autor faz, então, uma resenha aprofundada sobre os caminhos medievais, começando desde logo por sublinhar que “se o conhecimento dos caminhos tem interesse para a historiografia de qualquer época, podemos dizer que, para a Idade Média, o seu estudo é ainda de utilidade maior, e absolutamente, fundamental. Época de invasões, das cortes itinerantes, do comércio ambulante e das feiras, da reconquista e das peregrinações. O seu espírito e mentalidade de itinerância marcam todas as suas formas de vida e os seus estilos artísticos.”<sup>40</sup> Assim, parece-nos

---

35. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, *Paisagem agrária das planícies e colinas minhotas – contrastes e mutações*, Porto, Ed. Autor, 1981, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 176.

36. Marques, José, “Viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI”, in *História - Revista da Faculdade de Letras*, ser. II, vol. XIV, Porto, F.L.U.P., 1997, pp. 91-122.

37. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de. “Os caminhos e a assistência no norte de Portugal”, in *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média*, Lisboa, Actas das 1<sup>as</sup> Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval, Setembro de 1972, pp. 39-57; Marques, José, “A assistência no norte de Portugal nos finais da Idade Média”, in *História - Revista da Faculdade de Letras*, ser. II, vol. VI, Porto, F.L.U.P., 1989, pp. 11-94.

38. Idem, *ibidem*, pp. 9-22.

39. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 3-4.

40. Idem, *ibidem*, p. 1.

pertinente fazermos também, adiante, uma leitura atenta destes caminhos dentro do contexto particular da bacia inferior do Ave.

Formou-se, então, como dizíamos, um sistema ininterrupto de comunicações profundas por todo o contexto regional que se materializa sob diferentes tipos de vias que, por sua vez, obedecem a lógicas muito próprias, fortemente influenciadas e enraizadas na vivência social e económica local. Em conjunto com os caminhos transversais aos principais eixos medievais de sentido norte-sul, vão-se integrando por todo o território micro sistemas de comunicação, materializados ora como “caminhos de missa e (...) carreiros do monte, (...) ruas de procissões e dos cortejos”<sup>41</sup>, ora como ligação entre povoações próximas ou entre estas e as diversas partes que compõem o seu próprio habitat. Paralelamente à disseminação do povoamento, estes caminhos tornaram-se participantes ativos no processo de divisão da propriedade, estando, por isso, intimamente relacionados e envolvidos naquele processo. A partir do seu traçado, estabeleceram-se muitas vezes, como ainda hoje se verifica em determinadas áreas, os limites das terras, estando também a eles diretamente associados alguns “regos de água de rega”<sup>42</sup>, integrados, por sua vez, num sistema muito complexo de distribuição que servia as populações e as atividades agrícolas que todo o território se iam estabelecendo. Tal como os rios, estas pequenas vias estão também intimamente ligadas a algumas divisões administrativas do território ou a limites que definiam o espaço paroquial. A forma de organização e estruturação destes percursos, representados, entre outros, através das pequenas servidões que proliferam pela paisagem essencialmente rural, está, ainda hoje, bem presente entre nós e os seus direitos reais devidamente consagrados pelo Código Civil português. Essa complexa rede que temos descrito, que ao longo dos tempos se foi incorporando e integrando no espaço, está também presente na macro e micro toponímia atual ou subsiste, num reconhecimento de natureza evidentemente local, na memória das suas populações.

Novas transformações viriam a ter efeito em todo o território nacional. Já “no contexto de oitocentos, findo meio século de instabilidades – causadas pelas invasões napoleónicas, pelas lutas liberais, e pela definição do modelo do liberalismo –, despoleta-se um importante processo de transformação (...). O ambiente político (...) é de entusiasmo geral e baseado num progresso de base ideológica, onde a Nação se constituía o objeto final da intervenção do Estado. Essencialmente a partir de 1852, data da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, lança-se um plano de obras que vai sendo progressivamente marcado por uma ideia de rede

---

41. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p.113.

42. Idem, *ibidem*, p.113.



nacional, um tecido com hierarquia e estrutura que viria a vertebrar um processo de colonização moderno do território em torno de três elementos estratégicos principais: estradas, caminhos-de-ferro e portos.<sup>39 43</sup>

Contudo, mesmo depois das grandes transformações infraestruturais que se verificaram nos últimos séculos no território nacional – e especialmente após a integração de Portugal, em 1986, na Comunidade Económica Europeia <sup>44</sup> – uma boa parte destas comunicações não se apagaram nem se destituíram do seu carácter funcional de apoio direto e imediato às populações locais. Embora o desmultiplicar galopante das modernas autoestradas ou das estradas nacionais, regionais e municipais tenham vindo a dificultar a compreensão de toda a rede nacional <sup>45</sup>, é perfeitamente possível identificar a existência dos velhos e novos caminhos de cariz local e vicinal, importantes servidores do quotidiano das populações. O suporte diário que estes caminhos prestam, reveste-se de tal relevância que, ainda hoje, eles constituem um pertinente contributo na estruturação do território, participando de forma muito ativa no processo de identificação entre o lugar e quem o habita. É justamente nesta simbiose permanente que pretendemos direccionar o nosso olhar. Dessa forma, tentaremos ao longo das próximas páginas traçar uma leitura compreensiva sobre os modos de habitar e a formulação de um espaço social que se corporiza, essencialmente, na organização em torno de uma unidade territorial – o *lugar*.<sup>46</sup>

---

43. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 14.

44. Inicialmente criada, após o Tratado de Roma, firmado em 1957, como uma organização internacional de um mercado europeu comum, a C.E.E. passou a adotar a designação oficial de União Europeia no seguimento da assinatura do Tratado de Maastricht, em 1992.

45. Pela leitura do Plano Nacional Rodoviário ficamos com a ideia de um sistema cada vez mais complexo, fortemente hierarquizado, tutelado, ora pelas Infraestruturas de Portugal, ora pelos próprios municípios, dando origem a uma disseminação de legislação e nomenclaturas que resulta frequentemente numa leitura confusa, enviesada e pouco rigorosa.

46. Sobre este tema aconselhamos a leitura da dissertação de Mestrado em Arquitectura de Pedro Bragança, apresentada à F.A.U.P., em 2014, sob o título “*Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*”.



### 3. Uma organização antiga do território e o seu sistema agrário

#### 3.1. O lugar no território paroquial

Como sublinha Carlos Alberto Ferreira de Almeida, “sem ‘onde’, não há tempo individual, nem coletivo, familiar ou profissional.”<sup>47</sup> Por isso, “identificamo-nos por um local de nascimento”<sup>48</sup> e “como correntes antropológicas acentuam, viver é pertencer a um grupo o qual, necessariamente, tem os seus lugares e/ou os seus itinerários. Os homens, em todas as suas ações e atitudes, e as coisas podem classificar-se, localizando-se.”<sup>49</sup> Por isso, identificados os principais aspetos da disseminação do povoamento, característica muito particular do território de Entre-Douro-e-Minho, e definida a sua articulação com a proliferação de caminhos de escala nacional, regional ou local, devemos aprofundar as relações organizacionais que, social e culturalmente, se foram construindo e incorporando por todo o território. Parece-nos, assim, fundamental fazer uma aproximação às profundas realidades locais, pois só dessa forma poderemos atingir os objetivos a que inicialmente nos propusemos, fazendo um reconhecimento mais profundo do território. Recorrendo de novo a Carlos Alberto Ferreira de Almeida, lembramo-nos, por isso, que “o ‘onde’ alimenta todas as raízes do nosso viver, do nosso sentir e da nossa imaginação. (...) As fundas raízes que nos prendem ao ‘nosso lugar’ são um enigma e uma constante atracção que apenas se revelam poeticamente, torquianamente”<sup>50</sup>, mas que, no âmbito da nossa investigação, necessitam de ser devida e coerentemente clarificados.

Como vínhamos dizendo, a natureza dispersa do povoamento tem as suas origens em períodos muito remotos, não decorrendo unicamente de recentes transformações no espaço do noroeste português. Estas novas mutações, embora distintas das anteriores, correspondem a uma simples repetição de processos de transformação que ao longo dos tempos se foram sedimentando no território. Após a conquista romana, a divisão da terra e as sucessivas partilhas e doações que desde aí se verificaram, alicerçadas num aproveitamento agrícola intensivo e suportado por um ecossistema muito enriquecido, permitiram, desde logo, uma distribuição disseminada dos assentamentos. Esta forma de ocupação do território, à qual nos temos dedicado ao longo das últimas páginas, viria a resultar numa organização paroquial, que se estruturou, fundamentalmente, a partir dos séculos XII-XIII.

---

47. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 113.

48. Idem, *ibidem*, p. 113.

49. Idem, *ibidem*, p. 113.

50. Idem, *Ibidem*, p. 114.

A paróquia medieval minhota, “embora tenha muitas predeterminações da orgânica religiosa, social e económica da época anterior”<sup>51</sup>, nomeadamente da paróquia de origem paleocristã ou ainda da que resulta do tempo da reconquista – embora delas se distancie de diversas maneiras –, “é o resultado de uma organização-funcionante, vicinal e dos senhorios, centrada numa igreja que assegurava a protecção de Deus e dos santos para os vivos e para os mortos, adaptada ao habitat disperso, ao clima e ao modelado granítico que dominam na região, com os seus alvéolos, com os seus multiplicados montes e montículos que tanto enrugam esta terra.”<sup>52</sup>

Antes da constituição da paróquia medieval, implantavam-se intensamente por todo o território minhoto inúmeras *villas-ecclesias*, organizações religiosas imbuídas do espírito da reconquista, enraizadas no ideário do repovoamento.<sup>53</sup> Nesta época, existia, então, a tendência para que toda a *villa*, aldeamento ou lugar tivesse a sua *ecclesia*, pois “uma igreja era, nesse tempo, o melhor testemunho de posse e ocupação legítima – porque cristã – duma terra e uma garantia de segurança religiosa e psíquica para os habitantes (...)”<sup>54</sup> No entanto, a partir da reforma gregoriana, o número destas edificações começa a reduzir-se, surgindo, aos poucos, uma nova organização de carácter religioso – paróquia medieval –, que se distinguia sobretudo pela sua dimensão. Este tipo de estruturação territorial da igreja, que se vai integrando lentamente por todo o território entre o Minho e o Douro, permanece, de certa forma, na atualidade, não só sob uma matriz meramente religiosa, mas também na configuração administrativa das nossas freguesias. Na verdade, logo “a partir do século XIII, ‘paróquia’ e ‘freguesia’ passam a ser sinónimos”<sup>55 56</sup>, tornando-se, a última, “naquilo que ela, ainda hoje, radicalmente é, nos meios tradicionais: uma comunidade de vivos e de mortos sob a égide de um campanário.”<sup>57</sup>

---

51. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, pp. 115.

52. Idem, *ibidem*, pp. 114-115.

53. Idem, *ibidem*, p.116.

54. Idem, *ibidem*, p. 116.

55. Idem, *ibidem*, p. 115.

56. “De facto, é necessário remontar aos tempos medievais para perceber bem como a igreja e Igreja – os rituais e os valores e a acção institucional – *organizam* o espaço social minhoto. A consolidação do povoamento, a reunião dos vizinhos, passava centralmente por ‘fazer igreja’. A estruturação dos séculos XII e XIII, com o papel crucial da jurisdição eclesiástica no ordenamento territorial e administrativo, induz a que os dois termos, paróquia e freguesia, passem a ser sinónimos.” Silva, Augusto Santos, *Tempos cruzados: um estudo interpretativo da cultura popular*, Coleção Biblioteca das Ciências do Homem/ Sociologia Epistemologia, nº 16, [s.l.], Edições Afrontamento, 1994, p. 233.

57. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 115.

O território paroquial e as consequentes freguesias rurais são, por isso, fontes inesgotáveis de laços culturais e antropológicos profundos. A recente reforma administrativa foi responsável pela redistribuição da gestão diária de muitas freguesias portuguesas. Sob alguma contestação popular e política local e regional, muitas daquelas estruturas foram agrupadas, administrativamente, em grandes uniões de freguesias.

Como expúnhamos, a paróquia medieval materializa-se, desde então, através de limites muito bem definidos, que se estendem “pelos cumes das elevações que a cercam, por velhos caminhos ou grandes rios.”<sup>58 59</sup> De forma destacada, a igreja é o ponto central e referencial para toda a comunidade. Ela representa a sacralização de todo o território paroquial, símbolo físico e espiritual da proteção divina dos homens, dos mortos e também do cultivo, fonte de subsistência daquelas populações. Em muitas situações, “o nome do patrono da igreja (...) é um componente, às vezes em exclusivo, na designação particular de cada uma.”<sup>60</sup> Na região do Baixo Ave, e um pouco por todo o noroeste português, vários são os exemplos de freguesias que nos parecem indicar a influência do patrono paroquial na sua própria denominação: São Martinho e Santiago de Bougado ou São Mamede e São Romão do Coronado, na Trofa; São Miguel e São Paio de Seide, em V. N. Famalicão; ou ainda, São Pedro de Rates, na Póvoa de Varzim. A partir da igreja e do cemitério, dá-se, assim, uma sacralização centrífuga de todo o território paroquial, espaço que se formalizava através de “diversos lugares hierarquizados e grande número de fortes inter-relações comuns.”<sup>61</sup>

Como refere Carlos Alberto Ferreira de Almeida, a paróquia é, nas suas infinitas representações, um território de elevada complexidade social, centralizada numa comunidade religiosa que, por sua vez, se divide num “grupo, maior ou menor, de núcleos de povoamento, os lugares”<sup>62</sup>, pequenas unidades vicinais, de forte vivência familiar e de intensa exploração agrícola. Os lugares foram compondo, por isso, a base de todo o povoamento disperso que se foi sedimentando no Entre-Douro-e-Minho. Estes núcleos vicinais que se integraram fundamentalmente nos territórios do litoral, distinguem-se de outros tipos de organização comunitária dos lugares das regiões mais montanhosas e “têm no seu interior uma densidade de relações e de convívio

---

58. Idem, *ibidem*, p. 115.

59. Estes limites, demonstram, uma vez mais, como vimos a defender, a importância daqueles elementos na definição de fronteiras administrativas ao longo do território.

60. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 117.

61. Idem, *ibidem*, p. 117.

62. Idem, *ibidem*, p. 119.

tradicional muito mais intenso e importante que a existente ao nível paroquial.”<sup>63</sup> Eles distinguem-se, sobretudo, pelo seu carácter de proximidade, como sublinha Pedro Bragança, onde a “base da organização do trabalho é familiar e individual (...) e depende de uma divisão cíclica, quase permanente ao longo do ano e muito intensiva”<sup>64</sup>, sendo, “antes de mais, unidades económicas de exploração e produção, em alto rendimento e funcionamento permanente, onde a vida é muitíssimo exigente e dura, para se obter a eficiência máxima da terra.”<sup>65</sup> Esta preocupação central, acompanhada pelo parcelamento da terra, fruto de sucessivas partilhas, está, por sua vez, na base de uma estruturação evidente do território paroquial.

Cada paróquia contém, assim, um número variável de lugares, unidades em que as suas dimensões reduzidas “e a dispersão das suas casas não lhes favorece a expressão autónoma.”<sup>66</sup> No entanto, não faltarão exemplos, em que “a afirmação de determinada devoção ou promessa, próprios da Época Moderna, (...) resultam na construção de capelas próprias e na afirmação de uma certa autonomia na religiosidade”<sup>67</sup>, contrariada, principalmente, a partir da igreja paroquial que, “tantas vezes isolada, com a exigência e o centralismo do seu culto e o monopólio dos mortos (...) lhes foi retirando a ideia de autonomia.”<sup>68</sup> Tal como ainda hoje se verifica em muitas das nossas paróquias – embora em franjas muito reduzidas da população –, a ida à missa, particularmente ao domingo, constitui “o ponto e o momento sistemático de encontros” de toda a comunidade dos diversos lugares.”<sup>69</sup>

Podemos, por isso, afirmar, que o território paroquial assentou numa organização de matriz vertical, simbolizada pelo centralismo da sua igreja, mas também numa estruturação de base horizontal, reproduzida no desmultiplicar de pequenos lugares que detinham, tal como a paróquia a que pertenciam, limites bem definidos e uma

63. Idem, *ibidem*, p. 119.

64. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 53.

65. Idem, *ibidem*, p. 53.

66. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 120.

67. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, Vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 54.

68. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 120.

69. Idem, *ibidem*, p. 120.



*xviii.*



disposição interna inteligentemente organizada.<sup>70</sup>

### 3.2. Os lugares: entre a casa, o ager e o monte

O lugar constitui, acima de tudo, uma unidade de produção e de exploração das terras, símbolo de uma vida extremamente dura – traços sublinhados por Orlando Ribeiro na dedicatória de *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico* a que já fizemos referência -, onde muitas vezes, o lavrador ou cabaneiro<sup>71</sup> “vivia [...] na incerteza de ter ‘semeado a fome.’”<sup>72</sup> Para que do seu território se retirasse o melhor aproveitamento possível, todos trabalhavam. O lugar, materializado sobretudo sob a forma de casal, representa “uma condensação grande de trabalho e uma grande intensidade de produção. Trabalha-se sempre, às vezes de noite, trabalham todos, pais, filhos, parentes e amigos, na cultura dos campos, no tratamento dos animais, nos consertos dos aparelhos, no fabrico do vinho, na cozinha, na costura, a fiar, os homens e as mulheres, às vezes sem distinção de serviços.”<sup>73</sup>

Estes lugares encontravam-se, então, internamente organizados em diferentes espaços. De uma forma geral, podemos declarar que o sistema produtivo daquelas unidades se multiplicava sob a forma de um verdadeiro triângulo-diagrama, um autêntico *micro-agro-silvo-sistema*, como lhe chamou Carlos Alberto Ferreira de

---

70. “O reticulado sócio-administrativo do Noroeste desenha-se sob esta lógica de organização. Ela comanda o domínio humano sobre o território, a ocupação populacional de espaços propícios, a sedimentação nas terras, o aproveitamento dos recursos, a reunião dos vizinhos – e protege-os contra o espaço selvagem, exorcizado por sinal amuléticos e práticas religiosas de securização. Confere sentido, e por aí, reforça as estruturas multiseculares de organização rural, da tripartição constitutiva do ecossistema agrário, entre campo, bouça-souto e monte, à ‘triade (...) da alimentação-normal do trabalhador minhoto, pão-caldo-e-vinho.’ Catalisa na unidade paroquial a relação entre diferentes núcleos de povoamento. Ritualiza os passos decisivos na existência humana, articula os tempos da vida e da reprodução, do indivíduo, do grupo doméstico ou da colectividade. Legitima autoridade e o poder, a ordem social, elabora uma ética comum das relações de interacção. Quer dizer: o complexo conjunto de disposições e práticas, factos e instituições, associações e conflitos a que chamamos, em geral, religião é uma *estrutura de civilização*, no sentido de Braudel. É deste seu entendimento da estrutura como permanência na longa duração – que introduzimos na primeira parte do nosso estudo como umas das mediações principais, para a análise cultural dos processos sociais – e da civilização como ‘conjunto das características que apresenta a vida colectiva de um grupo ou de um época’, que precisamos para entender plenamente a força estruturante, como ‘factor de civilização’, da religião na configuração histórica do espaço social rural do Noroeste - e, portanto, para situar o quadro herdado, na longa duração dos padrões de acção (...)” Silva, Augusto Santos, *Tempos cruzados: um estudo interpretativo da cultura popular*, Colecção Biblioteca das Ciências do Homem/ Sociologia Epistemologia, nº 16, [s.l.], Edições Afrontamento, 1994, p. 233.

71. A expressão tem origem medieval e é ainda hoje utilizada em alusão “às humildes choupanas de colonos onde se albergavam os trabalhadores mais desfavorecidos”, como refere Orlando Ribeiro. Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986, p. 114.

72. Idem, *ibidem*, p. 119.

73. Pereira, S. Do Monte, 1908, cit. por Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986, p. 119.

Almeida, dividindo-se entre a habitação dos homens e/ou dos animais, o *ager*, a bouça e o monte.

Embora ao longo da região noroeste de Portugal seja possível identificar vários tipos de casa popular, pois ela “apresenta uma arquitectura de variações infinitas”<sup>74</sup>, aquela que mais predominância teve, inclusivamente na bacia inferior do rio Ave, é a que corresponde a uma construção em granito ou xisto - sempre de acordo com os recursos naturais existentes na região -, materiais que não permitem grande “riqueza de formas e fantasia.”<sup>75</sup> Ao piso térreo corresponde “as cortes ou aidos, estábulos, currais e pocilgas para os animais, a adega ou lagar, as tulhas, o palheiro, e arrumações diversas.”<sup>76</sup> O primeiro piso, geralmente sobreposto àquele, ao qual se acede por escadaria exterior com ou sem alpendre, destina-se aos aposentos para as pessoas. Ao bloco habitacional associam-se, normalmente, “a eira e pequenas hortas ou cortinhas, que servem em pequenas quantidades e grande variedade, o dia-a-dia familiar.”<sup>77</sup> Estas casas típicas do Entre-Douro-e-Minho encontram-se habitualmente entre o *ager*, ou seja, o campo, e o monte. Outros exemplos existem que mostram que, em alternativa, elas podem integrar-se também entre os próprios campos, instalando-se, por sistema, junto aos pequenos caminhos espalhados um pouco por todo o território, principalmente os “da missa”<sup>78</sup> que têm como destino, evidentemente, a igreja paroquial ou, se a houver, a pequena capela do próprio lugar. As casas, posicionadas de forma dispersa pelo território paroquial, são o símbolo máximo da familiaridade e os seus espaços e divisões carregam-se de um simbolismo rico e intrincado.<sup>79</sup>

O *ager* é, sumariamente, o campo, todo o espaço principal destinado à plantação e colheita, “possuído individualmente, [...] muito mais humanizado e [...] repleto de microtopónimos”<sup>80</sup>, sendo corporizado sob a forma de diferentes tipos de exploração agrícola – agras, veigas, linhares, vessadas, cortinhas, etc.. Nele pratica-se a policultura

74. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 123.

75. Oliveira, Ernesto Veiga, Galhano, Fernando, *Arquitectura tradicional portuguesa*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1994, p. 25.

76. Idem, *ibidem*, p. 27.

77. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 49.

78. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 122.

79. Idem, *ibidem*, p. 123.

80. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua sacralização, in *Nova Renascença*, nº 2, vol. I, Porto: Associação Cultural Nova Renascença, 1981, p. 204.

de tipo intensivo que se estabelece, ora com o recurso ao gado, essencialmente bovino, ora com apoio de um sistema de regadio baseado num aproveitamento de toda a extensa rede hidrográfica da região. Sobre este tema, importa destacar, desde já, o detalhado estudo de Jorge Dias <sup>81</sup> dedicado à captação e distribuição de águas, um sistema vasto, complexo e quase sempre muito intensivo que, embora comum a várias regiões do norte de Portugal, tem a sua principal implantação no território do Entre-Douro-e-Minho. A *revolução do milho*, a que atrás já nos referimos, permitiu, então, um aproveitamento ainda maior dos campos, tornando a exploração agrícola praticamente contínua ao longo de todo o ano. O milho, especialmente o graúdo, que é “semeado tarde, para que o seu ciclo vegetativo se desenvolva rapidamente nos meses mais quentes e mais secos, não dispensa o remexer da terra e a rega artificial, mas deixa lugar, nas áreas que lhe são destinadas, às culturas de Inverno e de Primavera.” <sup>82</sup>

Ao espaço compreendido entre os campos e os montes, correspondem parcelas intermediárias genericamente chamadas de bouças. Estas áreas, “de altíssima importância no equilíbrio do ecossistema” <sup>83</sup>, eram constituídas por carvalhos, castanheiros, sobreiros, e mais recentemente, pinheiros, servindo como importante apoio direto ao *ager*, essenciais não só para a recolha de madeiras destinadas a produzir fogo, como para a própria alimentação de pessoas e de animais. Adicionalmente serviam ainda “de cama para o gado e é junto delas que se acumulava e depositava o estrume em reservatórios, que com a tração animal vai ser distribuído pelo campo depois da lavragem, enriquecendo-o do ponto de vista nutricional.” <sup>84</sup>

O processo de adubação dos campos, a par da sua devida irrigação, reveste-se de uma enorme importância para a produção agrícola. Nesse sentido, para além do estrume do gado, recorre-se, muitas vezes, à utilização do sargaço e do pilado, ambos colhidos do mar junto à costa, sendo posteriormente transportados para os campos. “A apanha do sargaço (...) era originariamente exercida primordialmente por lavradores da zona litoral que, como faina subsidiária da lavoura, iam ao mar ao sargaço para consumo nas próprias terras (e por vezes para venda). Esses lavradores viviam mais para o interior, em aldeias não raro muito antigas e caracteristicamente rurais (...), dispersas à face da estrada ou dos caminhos tortuosos e desertos entre muros (...)”

81. Dias, Jorge, *Aparelhos de elevar a água de rega – contribuição para o estudo do regadio em Portugal*, Porto, Junta de Província do Douro-Litoral, 1953.

82. Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986, p. 116.

83. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental, Braga, I.C.S. - Universidade do Minho, 1986, p. 122

84. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, Vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 51.

xix.  
Lugar de Santagões  
[Bagunte, Vila do Conde].

xx.  
Vale da Ribeira da Aldeia  
[Alvarelhos, Trofa].



xix.



xx.

<sup>85</sup> Esta prática era frequente na zona do Baixo Ave, principalmente em A-ver-o-mar, na Póvoa de Varzim, e em Mindelo e Vila Chã, em Vila do Conde, onde se podiam encontrar os diversos tipos de barracos de abrigo e arrecadação das algas, alfaias e barcos.

Paralelamente às deslocações até à costa na procura de adubo para as suas terras ou para aí proceder à extração de sal – atividade responsável por um grande fluxo de trocas comerciais desde a proto-história -, o lavrador, que muitas vezes por necessidade se dedicava a outra atividade em simultâneo à agricultura, deslocava-se com frequência às feiras para nelas comercializar parte daquilo que produzia.

Como se percebe, os lugares dispersos pelo território do noroeste encontram-se fortemente estruturados, com modos de habitar e de produção muito característicos, alicerçados num acentuado dinamismo vivencial, constituindo, por isso, uma das bases mais importantes do seu povoamento secular.

### **3.3. O alvéolo de Bougado: um exemplo das agras do vale do Ave**

O sistema agrário do noroeste foi-se desenvolvendo ao longo de todo o território, resultado de um aproveitamento antigo e inteligente da topografia, dos solos, da rede hidrográfica e também da exposição solar, submetendo a terra a um processo de transformação intenso que visava, sobretudo, a obtenção de um sistema produtivo altamente rentável. Esse sistema, embora alvo de profundas alterações, particularmente durante o último século, está ainda bem presente na toponímia e em pequenas parcelas de toda a região.

No Ave, e em vários dos seus afluentes, podemos facilmente identificar unidades produtivas importantes que se destacaram das demais e que adoptaram o nome genérico de agras. Este tipo de exploração dos solos, desenvolvida em parcelas perpendiculares às principais linhas de água, distribuiu-se por entre os inúmeros plainos e alvéolos “drenados pelos rios, sendo Bougado apresentado como exemplo típico desta última forma de relevo.” <sup>86</sup> Situado na freguesia de Santiago de Bougado <sup>87</sup>, na Trofa, este alvéolo desenvolve-se sobre “um vale amplo, com uma cota de altitude bastante ténue entre os vários lugares da freguesia, constituindo uma autêntica

---

85. Oliveira, Ernesto Veiga de, Galhano, Fernando, Pereira, Benjamim, *Actividades agro-marítimas em Portugal*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1990, pp. 15-16.

86. Alves, Jorge Fernandes, *Uma comunidade rural do vale do Ave – S. Tiago de Bougado: 1650-1849 (estudo demográfico)*, Porto, Ed. Autor, 1986, Dissertação de Mestrado em História Moderna apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 43.

87. Fruto da recente reforma administrativa, Santiago e São Martinho de Bougado formam uma união de freguesia.



planície, apenas quebrada nas zonas limítrofes.”<sup>88</sup> Ali, concentrava-se um número considerável de agramos ou, como lhe chama Rosa Moreira da Silva, *campos abertos*<sup>89</sup> que, ainda que substancialmente alterados, fruto da implantação de pequenas e médias unidades industriais e do forte crescimento urbano registado nas últimas décadas, revelam, ainda hoje, alguns traços daquele sistema agrário antigo.<sup>90</sup>

De uma forma geral, várias são as condicionantes que beneficiaram o aparecimento daquelas estruturas de organização e exploração agrária naquela zona. “(...) A proximidade do mar determina o clima da região em que se insere, enquanto o relevo e os acidentes hidrográficos moldam a paisagem; a aptidão dos solos contribuiu para delimitar as áreas de exploração agrícola e de bravia e definir os locais de ocupação humana.”<sup>91</sup> Encastradas entre as diversas proeminências do relevo que formam um vale bastante extenso, e desenvolvendo-se ao longo de uma zona plana, as agramos deste alvéolo estendiam-se, então, sob a forma retangular, traçando, como dizíamos, um eixo perpendicular às margens do rio. Fruto da riqueza natural que os envolviam, estes campos serviam não só como lameiros, mas também como importantes unidades de produção de cereal.

Aquele tipo de exploração, representante de uma policultura de tipo intensivo, reflete-se, não só na região de Bougado, mas também por todo o vale do Ave. Muitos são os topónimos que se referem a essas estruturas agrárias ao longo das margens daquele rio e das dos seus principais afluentes, conforme podemos confirmar nos lugares de Palmeira e Areias, em Santo Tirso, ou em Delães, V. N. Famalicão.

Tudo indica que, desde tempos muitos remotos, este sistema de exploração, desenvolvido por todo o território do Entre-Douro-e-Minho, possibilitou uma maior concentração habitacional, numa matriz de povoamento que, como já vimos, se dispersava pelos lugares que se iam estabelecendo nos espaços compartimentados com forte aptidão agrícola que os ligeiros declives e os vales fluviais que os interrompem originam. No caso de Bougado, é justamente “paralelamente ao curso

---

88. Alves, Jorge Fernandes, *Uma comunidade rural do vale do Ave – S. Tiago de Bougado: 1650-1849 (estudo demográfico)*, Porto, Ed. Autor, 1986, Dissertação de Mestrado em História Moderna apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 44.

89. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, *Paisagem agrária das planícies e colinas minhotas - contrastes e mutações*, vol. I, Porto, Ed. Autora, 1981, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P., p. 241.

90. “Uma simples subida ao monte de S. Gens, cujo prolongamento a jusante do Ave estrangula o alvéolo de Bougado e o separa da freguesia vizinha de Alvarelos, confirma as características apontadas e permite vislumbrar (se descontarmos o desvirtuamento recente devido aos fenómenos da fixação industrial e da urbanização face aos eixos rodoviários) o sentido da ocupação humana, intimamente ligada à qualidade agrícola do solo.” Alves, Jorge Fernandes, *Uma comunidade rural do vale do Ave – S. Tiago de Bougado: 1650-1849 (estudo demográfico)*, Porto, Ed. Autor, 1986, Dissertação de Mestrado em História Moderna apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 44.

91. Idem, *ibidem*, pp. 42-43.

do Ave, junto às agramas (...) que se nota a maior concentração habitacional; nas faldas do monte e nas colinas mais a Este, onde a água escasseia e o baldio ganha forma, o povoamento é mais rarefeito.”<sup>92</sup>

---

92. Alves, Jorge Fernandes, *Uma comunidade rural do vale do Ave – S. Tiago de Bougado: 1650-1849 (estudo demográfico)*, Porto, Ed. Autor, 1986, Dissertação de Mestrado em História Moderna apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 44; Segundo Jorge Fernandes Alves, recorrendo ao Rol de Confessados, “essa imagem é já fornecida para 1780 (...), com a distribuição do volume populacional pelos vários lugares ou aldeias que constituíam a paróquia.” Idem, *ibidem*, p. 45.





xxi.



xxii.



#### 4. A indústria no Baixo Ave: entre a permanência e a transformação

##### 4.1. Fixação e incremento industrial no contexto regional

Se a ocupação intensa de todo o território do noroeste português se verificava desde tempos muito remotos, a partir de meados do século XIX assistiu-se à introdução e desenvolvimento de uma nova realidade que, não sendo exclusiva do vale do Ave, teve no seu espaço repercussões vincadamente profundas. O processo de industrialização, resultante da influência tardia da Revolução Industrial e de uma ideia de progresso baseada num período de grande estabilidade que se instalara no país, encontrou no vale do Ave as condições ideais para o seu incremento, tornando-se uma das marcas principais da sua caracterização.<sup>93</sup>

“O início deste processo data fundamentalmente da segunda metade do século XIX<sup>94</sup> e ter-se-á consolidado plenamente (...) ao longo do século XX. Durante mais de cem anos implantaram-se nos campos retalhados da região conjuntos diversificados de unidades industriais – umas marcadamente domésticas, outras claramente fabris –, dedicadas principalmente (embora não de forma exclusiva) à actividade de produção e confecção de tecidos. Primeiro prolongamento do Porto e da sua indústria têxtil, o Ave transformou-se progressivamente, num alargado centro industrial”<sup>95</sup>, transformação que pela sua força e afirmação viria a reforçar a ideia de uma certa individualidade e identidade socioeconómica e cultural da região.<sup>96</sup>

Vários serão os fatores que contribuíram para a fixação e para o rápido incremento industrial verificado. Em primeiro lugar, a abundância de água, resultado de uma bacia hidrográfica fecunda, foi essencial como fonte de energia e imprescindível nas ações de tinturaria e noutras fases do processo de acabamento. Na verdade, “tem sido

93. Pereira, Virgílio Borges, “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE., 2002, p. 60.

94. “1845. Em Negrelos, Santo Tirso, é inaugurada a Fábrica de Fiação do Rio Vizela, a primeira unidade industrial moderna implantada na Bacia do Ave. Acontecimento incontornável no panorama histórico da região, esta data demonstra também o quanto é tardio o processo de industrialização do Vale do Ave, se comparado com o de Inglaterra ou mesmo com outros locais de Portugal.” Faro, Suzana; Cleto, Joel, “A Rota do Património Industrial do Vale do Ave: caracterização e breves considerações” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE., 2002, p. 149.

95. Pereira, Virgílio Borges, “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 60.

96. Mendes, José Amado, “A indústria do Vale do Ave no contexto da indústria nacional” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 14.

frequentemente indicada a existência de recursos hídricos, para explicar a deslocação da indústria algodoeira da cidade do Porto para aquela área – desde a década de 1840 aos primeiros decénios do século XX -, vindo a substituir a tradicional indústria caseira do linho.<sup>97</sup> Por esse motivo, diversas empresas teriam instalado as suas unidades produtivas nas margens de rios, como o Ave, o Vizela, o Selho e o Ferro.”<sup>98</sup> Bem antes da difusão da têxtil algodoeira, “em vastas áreas do Médio Ave, sobretudo naquelas onde eram abundantes as terras limadas, situadas nas margens dos rios e fundos de vale, o cultivo do linho teve, (...) um peso significativo.”<sup>99</sup>

Como dizíamos, embora a abundância de água seja o principal fator apontado como responsável pela instalação industrial na região, outras condições favoreceram essa realidade. Nesse sentido, foi de igual modo importante a existência de uma elevada concentração populacional que garantia uma oferta de uma “mão-de-obra relativamente abundante e pouco reivindicativa”<sup>100</sup>, resultado do “grande retalhamento da propriedade que inviabilizava a sobrevivência das famílias (muito densas) em quadros reprodutivos exclusivamente agrícolas, fomentando, por isso e através da fome, a procura de trabalho exterior à agricultura”<sup>101</sup> Do mesmo modo, como aponta Amado Mendes, “a mentalidade e a cultura técnica, desenvolvida e consolidada, ao longo de séculos, em múltiplas actividades artesanais; a dinâmica e o espírito empreendedor de parte da sua população; (...) a proximidade do mercado interno (Centro e Norte, com destaque para o centro urbano do Porto) e o fácil acesso aos canais exportadores, por via terrestre, via área ou marítima; as ligações afectivas

---

97. Segundo Teresa Sá Marques, “a segunda metade do séc. XIX e inícios do XX correspondem ao mesmo tempo à reorganização industrial da produção artesanal doméstica do linho (especialmente dispersa) e à substituição desta pelo algodão” Marques, Teresa Sá, 1988, cit. por Mendes, José Amado, “A indústria do Vale do Ave no contexto da indústria nacional” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 19.

98. Mendes, José Amado, p. 18.

99. Gonçalves, António; Costa, Francisco “O Vale do Ave: a sua geografia” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 52; Esta característica não é exclusiva daquela região, pois, na verdade, “o linho era um dos produtos da terra que, juntamente com a lã, constituía um dos rendimentos complementares da lavoura desde o séc. XI.” É, por isso, natural, que “no reinado de D. Dinis, com o incremento notável que este monarca soube dar à agricultura e ao artesanato de então, [...] tenha havido grande aumento da área dos linhares, [...] e da sua manufactura, pois sabemos que no Minho, já nesse tempo, se fabricava excelente pano de linho.” Silva, Rosa Fernanda Moreira da, *Paisagem agrária das planícies e colinas minhotas - contrastes e mutações*, (2 vols.), Porto, Ed. Autora, 1981, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P., p. 241-242.

100. Mendes, José Amado, “A indústria do Vale do Ave no contexto da indústria nacional” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 19.

101. Pereira, Virgílio Borges, “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 60.



de muitos dos empresários e gestores à região, naturais do Vale do Ave ou nele residentes”<sup>102</sup> foram fatores essenciais para a fixação e proliferação da indústria que, se manifestou com maior vigor a partir das primeiras décadas do século XX. Entre 1912 e 1936, o número de fábricas algodoceiras do Ave terá crescido de 15 para 150 unidades, contabilizando um total de 8 500 operários<sup>103</sup>, tornando-se, assim, numa *grande colmeia industrial*<sup>104</sup>, que se estendia “desde o Porto, Santo Tirso, Famalicão, Braga e Guimarães até Fafe.”<sup>105</sup>

#### 4.2. As disparidades concelhias como diversidade regional

No século XX a implantação industrial no noroeste português tem já um peso relativamente significativo, verificando-se que, a partir de meados do século, a sua “localização geográfica (...) se situa predominantemente nos concelhos do litoral e nos do eixo industrial Ave-Vizela.”<sup>106</sup> No entanto, na região do Ave, o desenvolvimento e fixação da indústria não corresponde a uma distribuição homogênea entre os diversos concelhos que a compõem, circunstâncias às quais não devemos estar alheios. “De facto, não obstante a similitude entre os diversos municípios, sob certos pontos de vista – por exemplo, paisagístico, climático e agrário –, o seu desenvolvimento industrial apresenta consideráveis diferenças.”<sup>107</sup>

Segundo o *Recenseamento Industrial* realizado pelo INE em 1971, e referenciado por Rosa Moreira da Silva na sua dissertação de Doutoramento a que temos vindo a recorrer, os concelhos de Vila do Conde e Póvoa de Varzim apresentavam, por aquela data, um número de indústrias bastante inferior quando comparado com os de Santo Tirso, Vila Nova de Famalicão e Guimarães. Nos dois primeiros registava-se, então, um total de, respetivamente, 183 e 156 empresas<sup>108</sup>, sendo estas

---

102. Mendes, José Amado, “A indústria do Vale do Ave no contexto da indústria nacional” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 19.

103. Idem, *ibidem*, p. 19.

104. Oliveira, Manuel Caetano d’, “A influência dos mercados ultramarinos no desenvolvimento e prosperidade da indústria nacional de tecidos de algodão”, in *Indústria Portuguesa*, Ano 9, nº 95, 1936, pp. 63-64.

105. Idem, *ibidem*, pp. 63-64.

106. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, *Paisagem agrária das planícies e colinas minhotas - contrastes e mutações*, vol. I, Porto, Ed. Autora, 1981, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P., p. 234.

107. Mendes, José Amado, “A indústria do Vale do Ave no contexto da indústria nacional” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 14.

108. Silva, Rosa Fernanda Moreira da, *Paisagem agrária das planícies e colinas minhotas - contrastes e mutações*, vol. I, Porto, Ed. Autora, 1981, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P., p. 235.

indústrias maioritariamente vinculadas ao sector alimentar, com pequenos focos de atividade do sector têxtil e de confecções.<sup>109</sup> Nos restantes três concelhos, onde este último sector estava bem mais incrementado, o número de empresas oscilava entre 530 (Santo Tirso), 433 (Famalicão) e 676 (Guimarães).<sup>110</sup> De acordo com o mesmo relatório, esta relação desigual era manifestamente mais perceptível quando observado o número de operários existentes em cada concelho. Por oposição a Santo Tirso, Famalicão e Guimarães, que empregavam, à época, respetivamente, 18381, 23356 e 25561 operários, em Vila do Conde, a indústria transformadora fixava apenas 6626, enquanto que na Póvoa de Varzim este número era ainda mais reduzido, não atingindo sequer a barreira dos 3000 operários.<sup>111</sup>

Como dizíamos, analisados os números, facilmente concluímos que a preponderância de que a indústria usufrui “não é (...) uniforme e conhece uma distribuição desigual pela região. Com efeito, são os concelhos de industrialização mais consolidada e onde esta é mais antiga que registam efectivos mais relevantes de população activa na indústria, como Guimarães, Vila Nova de Famalicão e Santo Tirso, com efectivos sempre superiores a 70%, colocando-se os restantes concelhos em situações menos orientadamente industriais (...)”<sup>112</sup> Este facto torna-se ainda mais evidente e ainda menos surpreendente quando sabemos que, em 1981, “90% da população activa do Vale do Ave”<sup>113</sup> se concentrava naqueles três concelhos. “Quer isto dizer que, sendo uma região amplamente marcada pela indústria, o Vale do Ave é, não obstante esse facto, dotado de diversidade interna”,<sup>114</sup> um fator relevante que devemos tomar em consideração no âmbito do nosso estudo.

#### **4.3. Um novo quadro social**

Durante mais de um século, as unidades fabris foram-se integrando entre os campos existentes no vale do Ave, contribuindo assim para o acentuar de uma paisagem já de si historicamente dispersa, e onde, agora, dificilmente se poderá ver refletida

---

109. Idem, *ibidem*, pp. 238-240.

110. Idem, *ibidem*, p. 235.

111. Idem, *ibidem*, p. 236.

112. Pereira, Virgílio Borges, “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 61.

113. Mendes, José Amado, “A indústria do Vale do Ave no contexto da indústria nacional” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 15.

114. Pereira, Virgílio Borges, “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 62.

“uma presença uniforme e intensa de uma sociedade rural de matriz camponesa e dominada por relações sociais organizadas em torno da actividade económica na agricultura -características que apenas há um século atrás serviriam para desenhar um retrato minimamente ajustado da região.” <sup>115</sup>

Se o fenómeno da industrialização deixou marcas indeléveis na forma como o território se organiza, a sua influência foi também muito acentuada na definição de um quadro sociológico que se compôs essencialmente sobre “dois grandes processos de estruturação social e territorial: o que diz respeito ao modo como o espaço camponês se tem (re)produzido nas últimas décadas com a entrada da indústria e o que retém o modo como se têm organizado aqueles espaços que, por força da permanência centenária da indústria, há muito perderam as relações com a terra.” <sup>116</sup>

Se durante séculos, as relações sociais da região do Ave se organizaram, à semelhança de todo o Entre-Douro-e-Minho, em torno da atividade agrícola, com a intensificação do desenvolvimento industrial, esta realidade foi-se transformando, dando origem a um êxodo intensivo dos campos. No entanto, o abandono do trabalho agrícola, “mesmo quando plenamente assumido, deve (...) ser interpretado sempre com alguma prudência” <sup>117</sup>, pois as velhas estruturas agrárias permaneceram, ainda que organizadas e simbolizadas de forma diametralmente diferente, como um elemento característico das coletividades do Ave. “(...) Mais do que substituída automaticamente pelo trabalho fabril, a terra passa a ser mobilizada em função das inserções exteriores à agricultura dos agentes e das suas famílias, permanecendo como uma inevitável referência prática e simbólica” <sup>118</sup> do dia a dia das populações. O trabalho agrícola permanece ativo, não só entre aqueles que naturalmente não encontram uma posição profissional na indústria em resultado da sua idade avançada, mas também entre algumas franjas do operariado que agora se ia formando. Este último grupo, ainda que perfeitamente enquadrado no trabalho fabril, recorre à agricultura como meio adicional de subsistência capaz de satisfazer, de forma mais ou menos efetiva, as necessidades dos respetivos agregados familiares.

Como dizíamos, com a introdução do universo fabril nas freguesias ruralizadas do Ave, assistiu-se a um progressivo êxodo agrícola <sup>119</sup> que alterou por completo as velhas estruturas de organização social estabelecidas. Em primeiro lugar, esta transformação caracterizou-se pela formação de um operariado rural “obediente, propenso à informalidade nas relações laborais, à pluriactividade no interior da indústria e à

---

115. Idem, *ibidem*, p. 59.

116. Idem, *ibidem*, p. 62.

117. Idem, *ibidem*, p. 64.

118. Idem, *ibidem*, p. 63.

119. Como avisa Virgílio Borges Pereira, este êxodo agrícola, não é, contudo, acompanhado por um êxodo rural maciço e definitivo. Idem, *ibidem*, p. 63.



mudança frequente de emprego.”<sup>120</sup> Adicionalmente, e não menos importante, o novo contexto laboral permitiu o acesso das mulheres ao mercado de trabalho - o que rapidamente rompeu com o padrão familiar até aí consolidado - e gerou uma estrutura de posições sociais muito complexa que não se encontra necessariamente dicotimizada entre o patronato e o operariado.<sup>121</sup>

Mas as reconfigurações observadas entre as comunidades locais, o ambiente laboral e a terra, assumem consequências particularmente intensas no que diz respeito às relações de vizinhança - com especial impacto nas práticas de entreajuda<sup>122</sup> - e às relações de sociabilidade que agora se estabelecem sobretudo entre os movimentos pendulares de partida e de regresso para o trabalho industrial - realizado dentro ou fora da comunidade -, as deslocações para a escola, o trabalho na agricultura - que, embora reduzido, ainda permanece -, e todas as dinâmicas inerentes ao contexto produtivo fabril. Do mesmo modo, a par deste acentuado aumento do ritmo de vivências coletivas, assiste-se a uma afirmação e “autonomização paulatina de uma esfera de tempo *livre* e de *lazer*, visível, por exemplo, nos pequenos cafés e nas novas associações *desportivas e culturais* (os grupos etnográficos e folclóricos produzidos para salvaguardar a *tradição* quando esta ameaça desaparecer...)”.<sup>123</sup>

No fundo, todas estas transformações da natureza das relações coletivas origina o surgimento do conceito de *aldeia de operários* defendido por Augusto Santos Silva no estudo que realizou sobre a freguesia de São Torcato em Guimarães. Como observado naquele contexto local, as mutações sociais profundas operadas pelo incremento industrial junto das freguesias rurais do vale do Ave, originaram alguns receios dos membros do clero que, não conseguindo compreender e enquadrar a nova condição de trabalho, olhavam aquele novo contexto com muita apreensão. Embora as coletividades se reconheçam “na paróquia que continua a ser alvo de uma forte participação”<sup>124</sup>, a Igreja Católica temia o desmembramento das suas comunidades religiosas e a eliminação da sua influência pastoral como resultado do processo de proletarianização. “A primeira mudança que o porta-voz doutrinário das autoridades religiosas locais identifica é a proletarianização. E é, desde logo, aquela sentida como a ameaça mais forte. A seus olhos, o mundo vivido dos lavradores-caseiros e dos sapateiros domiciliários, o mundo da pequena produção familiar, está em perigo (...)”.<sup>125</sup> Este receio assenta numa preocupação latente de que o trabalho fabril pusesse

120. Idem, *ibidem*, p. 64.

121. Idem, *ibidem*, p. 66.

122. Idem, *ibidem*, p. 65.

123. Idem, *ibidem*, p. 64.

124. Idem, *ibidem*, p. 65.

125. Silva, Augusto Santos, *Tempos cruzados: um estudo interpretativo da cultura popular*, Coleção Biblioteca das Ciências do Homem/ Sociologia Epistemologia, n.º 16, [s.l.], Edições Afrontamento, 1994, p. 193.

xxiii.

Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Thyrsó e Bairro do “Teles” [Santo Tirso].



xxiii.

“em causa o modelo da pequena burguesia tradicional, do caseiro e do artífice que, trabalhando embora, no fundo, para outrem, o fazia em pequenas unidades familiares.”<sup>126</sup> Mas estas não serão as únicas preocupações que o clero subtrai das transformações sociais que o incremento da indústria introduz nas comunidades locais. Na verdade, a inserção da mulher no mercado laboral é uma ameaça muito mais radical porque ela coloca em causa o padrão familiar que Igreja e Estado Novo concebiam, “polarizado na domesticidade da mulher, realizada na economia do lar e na educação dos filhos, que o trabalho na unidade agrícola familiar preservava.”<sup>127</sup>

#### 4.4. “Ao cair do pano”

“Ao cair do pano”<sup>128</sup> é o título do estudo partilhado por diversos investigadores, organizado por Virgílio Borges Pereira, e que, baseado no trabalho de campo realizado nas freguesias de Riba de Ave e Oliveira de São Mateus, em Vila Nova de Famalicão, “ensaia uma contribuição multidisciplinar para o estudo de um contexto que, sendo palco ativo do processo de industrialização da região do vale do Ave, vive hoje um processo profundo de transformação social decorrente do impacto prolongado de uma crise económica que é, simultaneamente, uma crise de um modo de reprodução social.”<sup>129</sup>

O título, de que aqui nos servimos, exprime de uma forma muito subtil, mas eficaz, uma certa interrogação pela indefinição que se abate atualmente sobre o futuro da região do Ave que outrora conheceu transformações industriais que alteraram por completo a realidade regional. Partindo de pressupostos e metodologias fundamentalmente sociológicos, a investigação toca, no entanto, vários temas que, no âmbito do nosso estudo, merecem ser destacados. Por um lado, a adaptação, ou ausência dela, a um sistema económico e financeiro globalizado por parte dos agentes locais. Por outro, a alteração de comportamentos sociais, com novas formas de ocupação em contexto de trabalho e de lazer que podem refletir algumas transformações operadas sobre o território nas últimas décadas. Por último, e igualmente relevante, o fenómeno de desindustrialização alargado que tem provocado, “graves consequências sociais (...), designadamente o desemprego, simultaneamente fator de desqualificação social

126. Idem, *ibidem*, p. 194.

127. Idem, *ibidem*, p. 194.

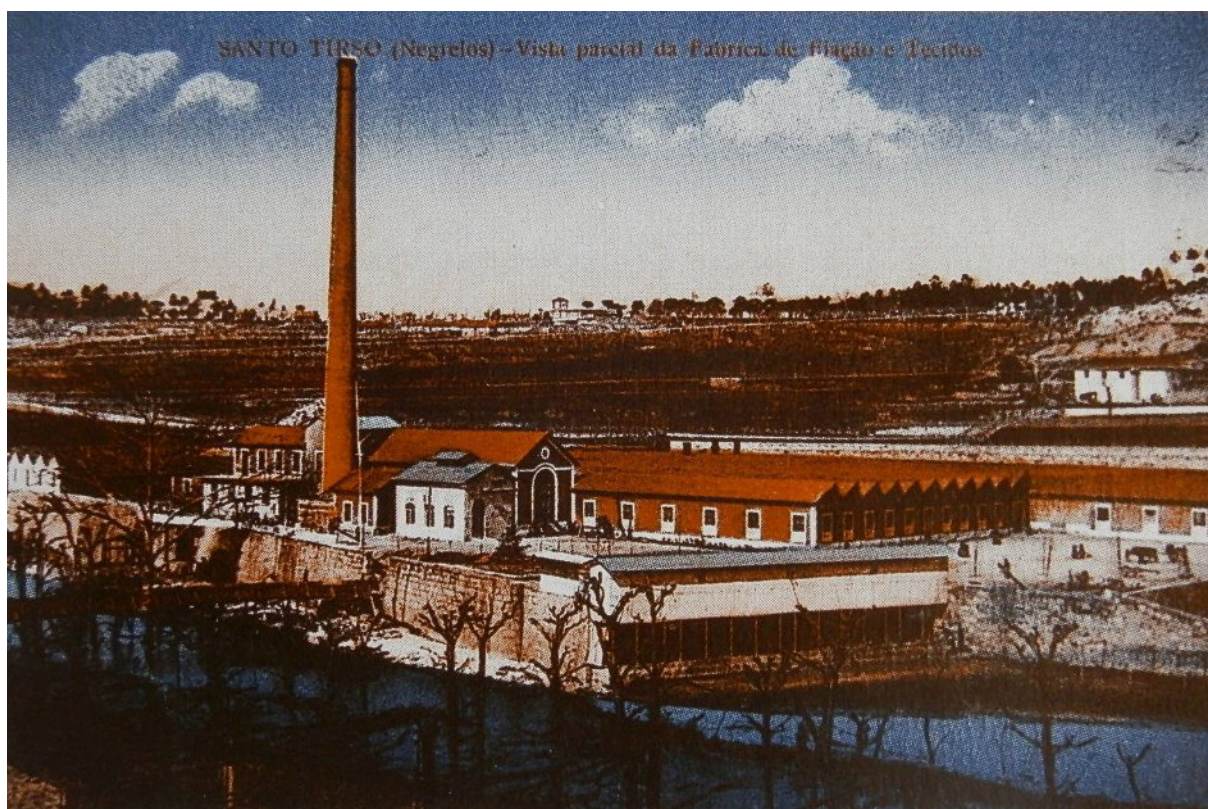
128. Pereira, Virgílio Borges (org.), *Ao cair do pano – sobre a transformação do quotidiano num contexto (des)industrializado do Vale do Ave*, [s.l.], Virgílio Borges Pereira/ Edições Afrontamento, 2012.

129. Pereira, Virgílio Borges, “Apresentação”, in Pereira, Virgílio Borges (org.), *Ao cair do pano – sobre a transformação do quotidiano num contexto (des)industrializado do Vale do Ave*, [s.l.], Virgílio Borges Pereira/ Edições Afrontamento, 2012, p. 23.

xxiv.

Fábrica de Fiação e Tecidos do Rio  
Vizela  
[por Alberto Pimentel].





xxiv.

e económica do território.”<sup>130</sup> No Ave, fruto da crise económica que nas últimas décadas se tem acentuado<sup>131</sup>, tem-se verificado a “instalação de um processo de desemprego maciço”<sup>132</sup> que, apesar de mais concentrado nas empresas têxteis e de vestuário, “não deixa de atingir outros ramos de actividade e instituições dotados de grande relevância local”<sup>133</sup>

Todas estas preocupações, desmultiplicando-se em inúmeras questões aparentemente distintas, estão interligadas, de forma estrutural, pela mesma questão de base. Ela traduz-se, genericamente, pela introdução e consequente adaptação do território e dos seus agentes a um novo paradigma social, económico, financeiro e produtivo que agora se vê alargado ao espaço europeu e mundial. Essa competitividade vertiginosa foi a principal responsável pelo declínio industrial que nestas últimas décadas se abateu sobre as fábricas do Ave.

Pese embora a produção de alguns estudos sobre o tema, ainda estamos longe de perceber, com a certeza que só o distanciamento temporal nos permite, todas as implicações que esta realidade teve e tem sobre o território. Às relações de vizinhança e familiares e à habitual ida à missa, que agora se resume a uma franja muito reduzida e idosa da população, juntou-se um conjunto alargado de tipos de relação social que simultaneamente nos ajudam a compreender as repercussões da nova realidade no quotidiano das populações e as alterações nos padrões de ocupação do espaço. Em paralelo com os níveis de desemprego elevados e as consequentes implicações que o fenómeno provoca nos índices de qualidade de vida, assiste-se a um padrão de sociabilidade que se divide entre as idas às compras, ao café, à escola, ao cinema ou aos jantares com os amigos, que nos remetem para a existência de um conjunto de dispositivos territoriais que se desdobram e oscilam entre as grandes superfícies comerciais – como o *shopping* e o hipermercado –, os pequenos comércios locais e de rua – como a mercearia, o talho, a peixaria e os pequenos centros comerciais –, os restaurantes e discotecas, os estádios e pavilhões desportivos, os postos de

---

130. “Nota de abertura”, in Pereira, Virgílio Borges (org.), *Ao cair do pano – sobre a transformação do quotidiano num contexto (des)industrializado do Vale do Ave*, [s.l.], Virgílio Borges Pereira/ Edições Afrontamento, 2012, p. 18.

131. A crise não é uma realidade nova na região. Com intensidades e ritmos diferenciados, desde pelo menos os anos 1980 que esta se foi (re)produzindo e designando uma realidade que resulta do encerramento de oficinas domésticas e de fábricas e da reestruturação das secções destas últimas. As incidências da crise são tais que, com o tempo, se transformou num elemento constitutivo do espaço de socialização dotado de propriedades específicas, que exprimem realidades e sentimentos vários sobre o modo como o *mundo* localmente se produz, ou seja, sobre o modo como se produz o universo fabril, sobre como se criam e arruinam as fábricas e as vidas que elas suportam.” Pereira, Virgílio Borges, (2010), “O verde e a esperança – vivências da crise no vale do Ave”, *Le Monde Diplomatique* (ed. portuguesa), Acedido em: 17, 05, 2016, em: <http://pt.mondediplo.com/spip.php?article741>.

132. Idem, *ibidem*.

133. Idem, *ibidem*.

abastecimento de combustível, etc.. Em suma, toda a configuração da vida quotidiana é reveladora de um conjunto de novas transformações que vão ocupando, no território contemporâneo, os espaços outrora ocupados – não só, mas também - pelos campos e pela indústria que, ainda assim, vão resistindo por entre a paisagem. Estes dispositivos variados serão, muito provavelmente, agregadas pela estrutura de caminhos que se encontram incorporados no território.





*Parte III*

*Os caminhos da estrutura do território do Baixo Ave*



## *1. As primeiras redes de caminhos*

### *1.1. Os caminhos do pescado e do sal*

As características gerais que anteriormente descrevemos para cada povoado das diversas fases do povoamento pré-romano, somadas ao facto de alguns daqueles assentamentos comunicarem visualmente entre si, revelam, desde logo, que, contrariamente ao que se possa pensar, estes povos deteriam já diversas formas de comunicação - por terra, por mar ou através dos vales fluviais -, interagindo, assim, sob diferentes tipos de sistemas de relações. É perfeitamente admissível que a organização do povoamento castrejo fosse já muito desenvolvida, motivo que se traduz em duas dimensões opostas. Por um lado, esta disposição territorial hipoteticamente mais aperfeiçoada permitiu uma grande resistência à dominação de Roma, contrariamente ao sucedido nas regiões meridionais da península; por outro, parece ter também servido de suporte ao lento processo de romanização e à introdução de alterações de natureza produtiva e infraestrutural. Deste modo, é possível que alguns dos trajetos utilizados pelos povos indígenas, não só entre os diferentes povoados, mas também entre estes e os locais onde podiam extrair os recursos de que necessitavam, tivessem servido como referência para a criação da primeira rede de estradas romanas na região.

Sobre esta arcaica rede de caminhos, importa destacar a importância de algumas zonas da topografia, autênticas vias naturais que facilitavam o percurso que estas comunidades realizavam, nomeadamente através dos diversos vales fluviais que abundam por todo o noroeste, e das depressões do relevo, que permitiam a ultrapassagem das maiores barreiras montanhosas. A relevância destes acessos naturais é atestada pela posição de alguns povoados que, muitas vezes, se localizavam nas suas proximidades, permitindo assim uma autêntica vigilância daquelas vias. Sabe-se que, por exemplo, o Castro de Santa Cristina, em Requião, Vila Nova de Famalicão, ocupava o topo do relevo que da Serra dos Carvalhos se estende até àquela localidade, encontrando-se, assim, numa posição privilegiada sobre o vale de São Cosme e, em especial, sobre a depressão montanhosa que se desenvolve a noroeste, por onde, já no período romano, passaria a estrada que ligava as cidades de Olissipo e Bracara Augusta. Note-se que, à semelhança de outros pontos idênticos, o topónimo daquele lugar – Portela - indica essa ideia de passagem.

Analisando a distribuição territorial dos povoados do Baixo Ave, é possível teorizar sobre uma considerável proliferação de vias de comunicação, muito arcaicas, é certo, mas que poderiam estar fortemente organizadas dentro do contexto regional, enquadradas no espaço dos extensos vales fluviais, e desenvolvidas, ora sob o eixo norte-sul, ora na direção oposta, em direção ao mar. Apoiados na leitura de

Ferreira de Almeida e Brochado de Almeida, cremos que os caminhos do pescado e do sal, a que já nos referimos, orientados naturalmente no sentido do mar, e que possibilitavam a comunicação entre a costa e as regiões mais interiores, teriam tido, para os castrejos, um interesse redobrado. Embora a pesca, a extração do sal ou a atividade portuária da foz do Ave tenham também exercido um papel preponderante mais tarde, nomeadamente durante o domínio de Roma, há dados que suportam a ideia de que os principais eixos de comunicação dos povos pré-romanos estabelecer-se-iam, como dissemos, regionalmente, preocupados, sobretudo, em servir as populações do interior dos vales. A grande densidade de castros <sup>1</sup> e a identificação de diversos achados arqueológicos, comprovam que, durante a ocupação castreja, “o sal foi procurado, recolhido e produzido ao longo da costa atlântica e provavelmente no término das bacias fluviais dos mais diversos cursos de água” <sup>2</sup>, sendo um recurso que “interessava e muito às populações dos castros que marginavam a linha da costa” <sup>3</sup>, que dele “precisavam (...) para as suas próprias necessidades”, usando-o, também, nas trocas comerciais que faziam com aqueles que não eram produtores. Este crescente interesse na exploração daquele recurso está na génese da necessidade de criação de um controlo apertado dos locais onde se procedia à sua extração, motivo que conduziu “à definição das áreas adstritas a cada povoado inseridas dentro dos territórios potenciais de exploração de cada um.” <sup>4 5</sup>

A preocupação com a extração e a comercialização do sal, e eventualmente do pescado, parece “garantir a existência de caminhos comerciais” <sup>6</sup> entre os povoados do litoral e aqueles que ocupavam o território mais interior, para quem o sal se havia tornado

---

1. No Baixo Ave, Brochado de Almeida identifica diversos castros situados junto da costa que estiveram intimamente ligados à extração do sal: “ [os castros] de São João em Vila do Conde, o de nabais na Póvoa de Varzim e provavelmente ainda os povoados de Fonte Boa, Laúndos, Terroso, Beiriz e Bagunte, mais distantes é certo, mas dificilmente desligados do que se passava na costa, porque se encontram a menos de duas horas de caminho.” Almeida, Carlos Alberto Brochado de, “A exploração de sal na costa portuguesa a Norte do rio Ave - Da Antiguidade Clássica à Baixa Idade Média” in *I Seminário Internacional sobre o sal português*, nº1, Porto, 2004, Porto, I.H.M., 2005, p. 150.

2. Idem, *ibidem*, p. 147.

3. Idem, *ibidem*, p. 150.

4. Idem, *ibidem*, p. 150.

5. “Por exemplo, os castros de Terroso e de Laúndos dividiriam a praia situada entre a penedia de A-vêr-o-Mar e o Rio Alto, onde há notícia de gamelas em xisto no espaço posteriormente dependente da futura *villa menendi*, enquanto o pequeno castro de Fonte Boa, em frente à Barca do Lago, poderia explorar as salinas que também se documentam na praia da Apúlia.” Idem, *ibidem*, p. 150.

6. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 13-14.

num produto apetecível”<sup>7</sup>. Estas transações far-se-iam, por isso, através de caminhos orientados, regionalmente, no sentido este-oeste, ligando toda a faixa costeira com o interior dos vales profundos onde uma boa parte daqueles se encontravam. Nesta época, a preocupação crescente com o acesso ao litoral atlântico é também justificada por motivos defensivos, motivados, essencialmente, pelos ataques de piratas e saqueadores que se aproveitavam das características do território litoral português que se apresenta como uma “longa faixa costeira que, em parte da sua extensão, é cortada transversalmente por numerosos rios, com um desenho, na confluência com o mar, que parece em muitos casos configurar portões de entrada.”<sup>8</sup> Na região a que nos temos dedicado, interessa-nos, assim, fazer também uma reflexão aprofundada sobre estes caminhos projetados sobre a costa, elementos que, embora muitas vezes secundarizados pelos estudos realizados, foram fundamentais para o povoamento de todo o noroeste e para a organização social e comercial das suas comunidades.

### 1.2. Os caminhos da romanização

Alertámos anteriormente para a grande importância dos caminhos que se foram desenvolvendo e integrando por todo o território do noroeste peninsular durante o período de incursão e ocupação romana. Estes elementos revestiram-se de relevância acrescida no suporte à progressiva dispersão do povoamento e à divisão da propriedade. A defesa desta conjectura sustenta-se, sobretudo, pela leitura dos traçados viários romanos que atravessavam a região e que constituem sobremaneira o suporte de toda a organização ao longo do território. Embora as informações de que dispomos apenas se refiram com maior exatidão aos caminhos que ligavam os principais núcleos populacionais, é possível aferir que se deve ao período da romanização a concepção de uma primeira ideia de rede que se manteria por longo tempo, ainda que dela não restassem até hoje, pelo menos de forma aparentemente visível, testemunhos materiais em abundância.<sup>9</sup>

De uma forma geral, os principais caminhos romanos da Península Ibérica foram

---

7. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, “A exploração de sal na costa portuguesa a Norte do rio Ave - Da Antiguidade Clássica à Baixa Idade Média” in *I Seminário Internacional sobre o sal português*, nº1, Porto, (2004), Porto, I.H.M., 2005, p. 148.

8. Ferreira, Alfredo Matos, *Aspectos da Organização do Espaço Português*, Pref. de Fernando Távora, Porto, F.A.U.P. Publicações, 1995, p. 22.

9. É muito pertinente o aviso de Carlos Alberto Ferreira de Almeida que, embora reconheça a importância das vias romanas para os períodos posteriores, sublinha que é uma “terrível obsessão considerarem-se todas as calçadas velhas como romanas como se estas fossem eternas e como se depois dos romanos não se construíssem outras. [...] Como nos atestam miliários estas vias foram reparadas e reformadas muitas vezes.” Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 16-17.

edificados durante os primeiros contactos com os povos indígenas que ali habitavam, servindo, sobretudo, para o atravessamento de legiões. Por isso, sobre eles recaía, quase em exclusivo, uma dimensão militar e, mais tarde, administrativa, que os tornou num “fantástico factor de romanização.”<sup>10</sup> Estes caminhos materializam-se, especialmente, sob a forma de “estradas de estado, de império, feitas para os transportes oficiais, militares, administrativos e postais (...) e prolongam-se pelo território no sentido norte-sul.”<sup>11</sup> Contrariamente às estradas da época medieval, as principais vias romanas não serviam de peregrinação e “só as ligações comerciais com o exército as ligam à vida económica de uma região.”<sup>12</sup> O seu traçado era, por norma, “muito retilíneo, visando unir cidades administrativamente importantes, encurtando distâncias, (...) desprezando os interesses locais sem se importar de servir as povoações intermediárias.”<sup>13</sup> No entanto, estas características poderiam ser distorcidas por fatores geográficos que, num ou noutro troço, dificultavam o seu traçado. Mas, mesmo nesses casos, o caminho romano “ignorava a curva subindo em troços rectilíneos, em linha quebrada.”<sup>14</sup> Por razões de segurança, visibilidade e principalmente pelas condições de solidez do terreno, o seu traçado preferencial fazia-se pelos planaltos, tornando-o, assim, nas palavras do Pe. Martins Cappella, numa *via de crista*.<sup>15</sup> A evolução técnica dos caminhos romanos, face àqueles que existiam no período anterior, era naturalmente assinalável. Em alguns casos, estas novas vias eram concebidas em profundidade, utilizando diversas camadas de vários materiais, criando assim um aglomerado sólido que permitia uma circulação de carros mais eficiente.<sup>16</sup>

O *Cursus Publicus*, isto é, a rede de caminhos romana, estrategicamente pensada e traçada por todo o império, que assegurava o transporte de mercadorias, documentos oficiais e administrativos, não se resumia, contudo, às *viae publicae*, os grandes eixos de comunicação entre os maiores centros urbanos. Paralelamente a estes caminhos mais extensos, existiam também as *viae vicinales* - estradas secundárias que ligavam duas *viae publicae* entre si ou a povoados secundários - e as *viae privatae* ou *agrari* - caminhos agrícolas ou de acesso privado. Ao longo dos principais caminhos, sublinha-se também a existência de pequenas estruturas locais de apoio aos viajantes,

---

10. Idem, *ibidem*, p. 16.

11. Idem, *ibidem*, p. 17.

12. Idem, *ibidem*, p. 17.

13. Idem, *ibidem*, p. 18.

14. Idem, *ibidem*, p. 18.

15. Capella, Manuel Martins, *Milliarios do Conventus Bracaraugustanus em Portugal – Relíquias de epigraphia romana, trasladadas dos próprios monumentos*, Porto, Typographia de Arthur José de Sousa & Irmão, 1895, p. 32.

16. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 19.

como as *mansiones*, as *mutationes* e as *stationes*. As primeiras destinavam-se ao armazenamento das mercadorias e correio, ao descanso e à pernoita no final de cada etapa de viagem, estando, tal como as segundas, separadas entre si por uma distância similar. As *mutationes* correspondiam ao locais onde se podiam reparar os carros, dar de comer ou trocar de cavalos. Por seu turno, as *stationes* eram guarnições militares, em alguns casos fortificadas, que asseguravam o controlo e a segurança das vias, sobretudo nos locais de maior perigo onde a passagem se tornava obrigatória.

De acordo com a orgânica do *Cursus Publicus*, é possível que, para além de grandes estradas imperiais, existissem, também, outros caminhos de carácter regional no Entre-Douro-e-Minho. Com a aculturação e a pacificação da região, e tendo em conta a progressiva exploração dos solos e as já antigas atividades de extração de sal junto à costa, que à época se mantiveram, é admissível que algumas dessas hipotéticas vias se tenham posicionado transversalmente aos caminhos principais que cruzavam o território no sentido norte-sul. Referimo-nos a uma hipotética repetição dos trajetos dos caminhos arcaicos a que já aludimos anteriormente como *caminhos do pescado*. Embora estas pequenas vias estivessem intimamente relacionadas com os caminhos principais, mais longos e afastados da dimensão local ou regional, elas desempenhariam uma função de apoio direto às comunidades rurais que ocupavam as *villas* e demais estruturas agrárias dispersas pelo território. Como dizíamos, seriam caminhos traçados e percorridos, essencialmente, por razões produtivas e comerciais, enquanto suporte da intensa atividade agrícola, mineira e do interesse continuado pela exploração do sal junto à costa, destinado, particularmente, à conserva do peixe.<sup>17</sup> Segundo Brochado de Almeida, durante a romanização, deveriam existir inúmeros locais costeiros de exploração salina, de Matosinhos até à Póvoa de Varzim, acompanhada de uma atividade pesqueira assinalável<sup>18</sup>, o que reforça a possibilidade de existência dos caminhos de âmbito regional.

Na Península Ibérica, e especialmente no Entre-Douro-e-Minho, muito pouco se sabe sobre os caminhos romanos. Pese embora os vários marcos miliários encontrados e as pontes identificadas como pertencentes ao período, são muito poucos os documentos de onde podemos extrair informações devidamente rigorosas. Entre eles, os mais relevantes são a *Tábula de Peutinger* e o *Itinerário de Antonino*. O primeiro, embora não tenha chegado até à atualidade no seu formato original<sup>19</sup>, identifica, no território do noroeste português, três vias principais: a estrada de Cale a Bracara, a que desta cidade seguia até Tude e a que, também dela, partia em direção a Asturica Augusta.

17. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, *Povoamento romano do litoral minhoto entre o Cávado e o Minho*, Porto, Ed. Autor, 1996, Dissertação de Doutoramento em Pré-História e Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 152.

18. Idem, *ibidem*, pp. 152-154.

19. Como avisa Ferreira de Almeida, “a parte que dizia respeito à Península Ibérica perdeu-se e foi reconstituída por Konrad Miller. Idem, *ibidem*, p. 22.



Por sua vez, o *Itinerário de Antonino*, o testemunho documental mais útil de que dispomos para a determinação dos principais caminhos romanos no Entre-Douro-e-Minho, apresenta cinco caminhos naquela região, todos eles saídos de Bracara e destinados, um deles a Olissipo – passando em Cale – e os outros quatro, a Asturica Augusta – um que ia pelo Gerês, também conhecida por “estrada da Geira”, outro que seguia por Chaves, um outro que ia por Limia e Tude e outro, *per loca marítima*, coincidindo com o anterior numa parte do seu traçado até Tude.

Relativamente ao Baixo Ave, o *Itinerário de Antonino* documenta apenas a passagem, naquela região, da grande via que conectava Bracara Augusta a Olissipo e que, pelo meio, passava ainda em Cale e em Aeminium. No entanto, é muito provável que existissem outros caminhos com uma importância semelhante, pois, ao que sabemos hoje com relativa segurança, aquele mapa descritivo “está longe de citar todas as vias romanas”<sup>20</sup>, pois o seu autor não terá tido mesmo essa preocupação<sup>21</sup>, em virtude de se tratar de uma lista de mansiones e de distâncias miliárias<sup>22</sup>, elaborada “com fins estratégico-militares na época de Diocleciano.”<sup>23</sup> Das fontes de informação existentes, aquelas que melhor contribuem para o estudo dos caminhos romanos naquela região são os topónimos e os vestígios encontrados em vários locais da região. Estes elementos serviram de base aos trabalhos mais aprofundados de Carlos Alberto Ferreira de Almeida e de Eugénio Andrea da Cunha Freitas que, pela importância dos seus contributos, se tornarão as nossas referências principais. Estes autores descrevem, com algum pormenor, pelo menos mais quatro hipóteses de trajetos romanos que atravessavam o território do Baixo Ave: a *Karraria Antiqua*, a via *Veteris*, a via *per loca marítima* e a via *Vimaranes*. Todas, tal como a via entre Bracara e Olissipo, orientavam-se no sentido norte-sul. No entanto, as três primeiras estavam relativamente mais próximas da costa, ao contrário do que acontecia com a via *Vimaranes*, situada mais a montante. Para além destas longas vias, e como dizíamos previamente, é possível que tenha existido um conjunto de caminhos de menor dimensão e com uma importância relativamente assinalável no contexto regional, conforme apontam também Ferreira de Almeida, Cunha Freitas e Jorge Pinho. Os dois primeiros lançam, inclusivamente, algumas ideias sobre hipotéticos caminhos, aparentemente secundários, que, no Ave, funcionariam como complemento da rede de estradas principal.

20. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, Vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 39.

21. Idem, *ibidem*, p. 39.

22. Idem, *ibidem*, p. 25.

23. Idem, *ibidem*, p. 25.

*O Itinerário XVI entre Cale e Bracara Augusta*

Como dissemos, na região do Baixo Ave é relativamente fácil identificar uma pequena parte do traçado seguido pelo Itinerário XVI que ligava as cidades de Olisippo e Bracara Augusta. Entre esta urbe romana e Cale, o esboço daquela via é especialmente documentado por vários vestígios materiais que progressivamente foram sendo descobertos, ao contrário do que acontece com o restante troço que se desenvolve para sul e que permanece muito pouco clarificado. À imagem de outras estradas romanas, este trajeto serviu, ao longo dos tempos, como orientação para novos caminhos que se foram integrando no território, persistindo alguns pontos do seu traçado até aos dias de hoje, embora naturalmente modificados, surgindo também sob diferentes terminologias. No excerto que nos importa aqui tratar, que se resumirá de forma mais concreta aos atuais concelhos da Trofa e de Vila Nova de Famalicão, o percurso desta antiga estrada romana estaria, eventualmente, próximo daquele que agora se estabelece pela N 14 e que une, precisamente, as cidades do Porto e de Braga. Foi, aliás, junto desta infraestrutura mais recente que se descobriram alguns dos materiais arqueológicos que sustentam a sua descrição mais aprofundada. Por essa razão, tentaremos detalhar com maior rigor o percurso que se apresentava entre aquelas duas cidades e, de modo a fazer coincidir a nossa descrição com as de Ferreira de Almeida e de Cunha Freitas, ser-nos-á mais fácil acompanhar aquele trajeto de sul para norte.

Depois de atravessado o Douro, a via percorria os atuais concelhos do Porto e de Matosinhos, atravessando, neste último, o rio Leça na Ponte da Pedra, em Leça do Balio.<sup>24</sup> A partir daqui, vários são os vestígios que permitem traçar o seu trajeto com alguma segurança. Transposto o Leça, seguindo em direção a norte, o caminho dirigia-se pela crista do monte que logo a seguir se denuncia, passando, então, no centro da atual cidade da Maia, onde, mais à frente, no lugar de Pinta, “fugindo aos terrenos pantanosos da Barca, cortava à esquerda da actual estrada Porto-Braga, indo por Mandim e [...] por S. Pedro de Avioso, pela parte alta, pelos limites de Guilhabreu.”<sup>25</sup> É precisamente a partir deste ponto que este caminho romano entraria no território que hoje pertence ao concelho da Trofa, dentro dos limites que inicialmente definimos para o território do Baixo Ave.

Daquela zona alta, descia para o vale da ribeira da Aldeia, afluente do Ave, onde, a meia encosta, se localizava o Castro de Alvarelos. Este antigo povoado teria, como assinalámos, uma grande relevância durante o processo de romanização, fruto da sua posição geográfica e, também, da proximidade a solos com uma boa aptidão

---

24. Assinala Carlos Alberto Ferreira de Almeida que “esta ponte, no seu estado actual, é medieval, mas tem fundamentos romanos. Na sua estrutura vêm-se ainda muitas pedras de aparelho romano, algumas almofadadas.” Idem, *ibidem*, pp. 26-27.

25. Idem, *ibidem*, p. 27.

agrícola. Tal como defende Armando Coelho da Silva <sup>26</sup>, parece ser evidente que este castro sofreu um desenvolvimento bastante profícuo, usufruindo, assim, de uma centralidade assinalável no contexto regional entre o Leça e o Ave.

Embora tenham sido recolhidos diversos achados arqueológicos junto de Alvarelhos, subsistem ainda algumas dúvidas sobre o traçado concreto da via nesta área. Por um lado, tendo em conta a estratégia romana no esboço das suas principais estradas – ligando diretamente os principais centros urbanos e afastando-se dos povoados intermédios – e, também, os marcos miliários descobertos nos lugares da Peça Má e Carriça, a sudeste do castro, é possível que a via descesse ao sopé da serra de Santa Eufémia diretamente pelo lugar de Muro, atual sede de freguesia, evitando, assim, a passagem efetiva pelo Castro de Alvarelhos. Se esta hipótese for viável, a ligação àquele povoado far-se-ia, à imagem do que acontece noutros exemplos, por um ou dois ramais alternativos. Por outro lado, na Quinta do Paiço, do lado ocidental do castro, foi descoberto, como avisa Carlos Alberto Ferreira de Almeida, um outro miliário dedicado a Adriano, o que levou o autor a considerar a passagem da via neste local, que dali seguiria depois para Peça Má. <sup>27</sup>

Como sublinhámos, embora não tenhamos as devidas certezas, os diversos testemunhos materiais encontrados na zona parecem indicar que ali poderiam confluir diversas vias, motivo pelo qual outros autores suportam ainda a ideia da existência de uma *mansio*. Assim, é possível que em Alvarelhos, ou nas suas imediações, existissem caminhos que conectariam o troço do Itinerário XVI entre Cale e Bracara diretamente à costa ou a outras estradas, como as que transitavam a poente, como a via per loca maritima, a via Veteris e a Karraria Antiqua ou a própria via Vimaranes.

Ultrapassado o Castro de Alvarelhos, com as reservas que aqui descrevemos, a via percorria seguramente, como dissemos, os lugares de Peça Má e Carriça, fazendo esta parte do seu percurso sobre uma zona mais baixa – onde as altimetrias são bastante mais estáveis e, por isso, mais fáceis de transpor – e de terrenos xistosos, dirigindo-se posteriormente a Lantemil e Trofa Velha, locais onde se encontraram outros quatro miliários, um de Licínio, restos de um de Marco Aurélio e dois de Constante. <sup>28</sup> Logo após a Trofa Velha, o caminho cruzava o Ave presumivelmente na Ponte da Lagoncinha, estrutura que, embora seja “na sua forma atual uma notabilíssima ponte

26. Silva, Armando Coelho Ferreira da, “Organizações gentílicas entre Leça e Ave”, in *Portugalia*, vol. I, Porto, F.L.U.P., 1980, pp. 87-88.

27. Tal como as pontes, a descoberta de miliários reveste-se de bastante importância para o conhecimento das estradas romanas. No entanto, ao contrário das primeiras, muitos destes vestígios poderão ter sido deslocados dos seus lugares originais, pelo que deveremos ter algum cuidado na leitura que extraímos da sua localização.

28. Idem, *ibidem*, p. 27.

medieval, [...] o seu arco do lado sul, que é redondo e não quebrado como os outros [...] é romano e de técnica da primeira fase imperial.”<sup>29</sup> Entrando no atual concelho de Vila Nova de Famalicão, e diferenciando-se o seu percurso daquele que atualmente é seguido pela N14, a via subia, depois, ao lugar de Cabeçudos - “onde, em Santa Catarina, existe um miliário de Caracala”<sup>30</sup> -, passando, logo depois, em Santiago de Antas, localizado a oriente do centro de Famalicão, a uma curta distância dos castros do Facho e de São-Miguel-o-Anjo. Esta fase do percurso parece estar devidamente esclarecida pelos quatro marcos que por ali se encontraram. Posteriormente, o caminho iniciava uma subida mais acentuada através do vale de São Cosme, onde flui o rio Pelhe, dirigindo-se diretamente à Portela - uma ligeira depressão situada a cerca de 300 metros de altitude no topo do relevo que aí se impõe -, onde foi encontrado um outro miliário. Até esse ponto, a estrada seguia junto ao rio Pelhe, percorrendo todo o vale de São Cosme, passando muito próxima de alguns povoados que, nas zonas de relevo mais acentuado, poderão ter permanecido ocupados durante o processo de romanização. A noroeste situava-se o Castro da Bóca (c. 270 metros) e a sudeste os castros de Vermoim (c. 340 metros), das Eiras (c. 370 metros), de Santa Cristina (c. 330 metros) e do Cruito (c. 200 metros). Segundo António Pereira Dinis<sup>31</sup>, dada a posição geográfica daqueles assentamentos e a visibilidade que teriam sobre todo o vale, é possível que um ou mais servissem mesmo de controlo à passagem do caminho que se fazia alguns metros mais abaixo.

Passando a Portela, e transpondo, a norte, os limites do atual concelho de Famalicão, entrando assim no de Braga, a via descia a Santo Estevão de Penso, passando posteriormente em Lomar, até chegar, alguns quilómetros mais à frente, ao seu destino final, presumivelmente em Maximinos.

#### *Karraria Antiqua*

Sobre a Karraria Antiqua, e o seu traçado preciso, as informações de que dispomos são ainda bastante escassas ou, em determinados pontos, contraditórias. Eugénio Andrea da Cunha Freitas faz-lhe uma referência muito sucinta e genérica, sendo que a descrição mais pormenorizada que conhecemos foi realizada por Carlos Alberto Ferreira de Almeida em *Romanização das Terras da Maia*.<sup>32</sup> No entanto, embora possamos indicar com alguma assertividade a existência desta via, devido à carência

29. Idem, *ibidem*, p. 28.

30. Idem, *ibidem*, p. 28.

31. Dinis, António Pereira, *Ordenamento do território do Baixo Ave no I Milénio a. C.*, Porto, Ed. Autor, 1993, Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 62.

32. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Romanização das Terras da Maia*, Maia, C.M.M., 1999.

de material que o comprove, aquelas descrições são, sobretudo, de natureza dedutiva.

À semelhança do que anteriormente dissemos sobre a via entre Cale e Bracara Augusta, tanto a *Karraria Antiqua* como a via *Veteris* serviriam “as numerosas villae da região litoral, e ambas ficavam na raiz e sob protecção dos vários castros que defendiam outrora o território.”<sup>33</sup> Ao que tudo parece indicar, estes dois caminhos partiam do Porto num traçado paralelo quase coincidente, separando-se, apenas, no Padrão da Légua, em Matosinhos.<sup>34</sup> A partir daí, a *Karraria Antiqua* atravessaria o rio Leça, muito provavelmente na Ponte da Azenha, seguindo ao lugar da Guarda, entrando, logo depois, na zona sul do atual concelho de Vila do Conde, e passando por Vilar do Pinheiro e Mosteiró.

A partir daqui existem múltiplas divergências na bibliografia sobre a qual nos debruçámos. Eugénio Andrea da Cunha Freitas diz que, naquele ponto, “a via seguiria até Vilarinho de Pindelo e Retorta, nas proximidades do Castro Celoria”<sup>35</sup> e das margens do Ave. Pelo meio, cruzaria com a via *Veteris* no monte dos Outeirinhos, propriedade do casal da Joudina, seguindo por Vilarinho de Pindelo até à Retorta ou por Fajozes até à Árvore.<sup>36</sup> cremos que esta possibilidade é francamente duvidosa pois não nos parece razoável que duas vias que partiam do mesmo ponto se voltassem a cruzar mais tarde, dirigindo-se depois a destinos opostos. A constatação daquele autor é contrariada, segundo Pedro Bragança, por Brochado de Almeida, que defende que a *Karraria Antiqua* e a via *Veteris* encontrar-se-iam “talvez no lugar da Joudina [...] e a partir daí continuavam numa só estrada, pelo sopé de Castro Boi, Vairão.”<sup>37</sup> Contudo, tendo em conta a argumentação de Brochado de Almeida, devemos assinalar que não é de excluir por completo a hipótese de existir nas proximidades do lugar da Joudina um outro ramal - alternativo às duas vias que ali se juntariam -, seguindo, como dissemos - e segundo Cunha Freitas -, até à Retorta ou à Árvore.

33. Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, “Estradas velhas entre Leça e Ave”, in *Douro-Litoral*, Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História, ser. IV, vols. I-II, Porto, Junta de Província, 1950, p. 51.

34. Segundo Cunha Freitas, a via *Veteris* saía “da Arrábida, (...) junto ao rio Douro, e daí vinha aos Coutos de Lordelo e Cedofeita, servindo, parece, de limite entre um e outro.” Naquele ponto acompanhava, paralelamente, a *Karraria Antiqua* que, ao que tudo indica, partiria junto da antiga Porta do Olival, nas imediações do atual Jardim da Cordoaria. Idem, *ibidem*, p. 53

35. Idem, *ibidem*, p. 51.

36. Existe alguma confusão na descrição de Eugénio Andrea da Cunha Freitas. Por um lado, numa breve descrição inicial do traçado da *Karraria Antiqua*, o autor afirma que o caminho seguia “até Vilarinho de Pindelo e Retorta”. Por outro, quando trata sobre a via *Veteris* constata que as duas se cruzavam na Joudina, seguindo a *Karraria Antiqua* até Fajozes e Árvore”. Idem, *ibidem*, pp. 51;59.

37. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 98.

*Via Veteris*

A via Veteris tinha origem, como já dissemos, num traçado muito próximo e similar ao da Karraria Antiqua, iniciando um percurso visivelmente distinto a partir do Padrão da Légua. Dali atravessaria o rio Leça na antiga Ponte D. Goimil, dirigindo-se, segundo as *Inquirições de 1258*, a Pedras Veiras (Pedras Rubras), entrando assim no atual concelho de Vila do Conde em Adevelaneda (Aveleda) e encaminhando-se depois para Mola Olivarum (Modivas) e Gião do Fundo, até a um marmoiral <sup>38</sup> que se encontraria no lugar de Campa, próximo a Fajozes.

De acordo com o que atrás dizíamos, a via Veteris e a Karraria Antiqua deveriam confluir naquelas proximidades, possivelmente no lugar da Joudina. A partir deste local, estas vias, agora transformadas num só traçado, seguiriam o percurso da Estrada dos Nove Irmãos. O caminho far-se-ia, então, entre Fajozes e Vairão, no sopé do monte onde se situava o Castro Boi, seguindo no sentido de Madalena e Vilarinho, junto a Macieira da Maia. <sup>39</sup> É ainda possível que por esta zona passasse uma outra via sobre a qual nos deteremos adiante com maior demora.

Um pouco mais a norte de Vilarinho, onde ainda hoje subsiste uma ponte construída originalmente entre os séculos XII e XIII – Ponte D. Zameiro <sup>40</sup> -, a estrada atravessava o rio Ave junto ao Castro de Santagões, que sobre ela tinha uma posição dominante. Daí seguiria até Bagunte, S. Simão da Junqueira, até chegar a S. Miguel de Arcos, onde atravessava o rio Este. <sup>41</sup> É de salientar que, após o atravessamento do Ave, o caminho percorria um trajeto muito próximo aos castros de Bagunte e Argifonso <sup>42</sup>, que se situavam um pouco mais acima, no topo do afloramento granítico que por ali se estende de noroeste para sudeste. Toda esta descrição parece estar de acordo não só com as leituras de Cunha Freitas, Ferreira de Almeida e Brochado de Almeida,

---

38. Embora na zona existissem muitos monumentos similares, segundo Cunha Freitas, este marmoiral era dedicado a Paio Tructezendes, cavaleiro contemporâneo de D. Afonso I, e provavelmente familiar dos fundadores do Convento de Moreira.

39. João Bautista de Castro refere que, o trajeto entre Nove Irmãos e Madalena, separados por uma légua, “he perigoso de inverno pelos grande atoleiros, que ha.” Castro, João Bautista, *Roteiro Terrestre de Portugal em que se ensinão por Jornadas e Summarios*, não só os caminhos e as distancias, que ha de Lisboa para as principaes terras das províncias deste Reino, mas as derrotas por travessias de humas a outras povoações dele, Lisboa, Oficina de Miguel Manescal da Costa, 1748, pp. 176-177.

40. Também conhecida como Ponte d’Ave.

41. Segundo Ferreira de Almeida, a travessia era feita através da Ponte dos Arcos que parece ainda conservar alguns vestígios romanos.

42. Dinis Pereira defende ainda a existência de um outro castro em Outeiro Maior, junto a Bagunte. Contudo não conseguimos apurar a validade desta informação.

como também com os registos de João Bautista de Castro.<sup>43</sup>

Em S. Miguel de Arcos, atravessando o rio Este, é possível que a estrada se dividisse de novo em, pelo menos, dois ramais. Um deles seguiria pelo chamado “Caminho do Porto” até à Lagoa Negra, em Laúndos, na Póvoa de Varzim, através da encosta nascente da Serra de Rates. Neste trajeto, o caminho parece equivaler a uma “estrada de crista” tipicamente romana. Contornado o castro do monte de S. Félix e chegando à Lagoa Negra, entroncaria, então, muito possivelmente, na via per loca marítima, rumando depois para norte num único percurso. O outro traçado dirigir-se-ia a Barcelos, passando a este da igreja românica de São Pedro de Rates, continuando depois pelo Alto da Mulher Morta até Merouço, já naquele concelho. Ainda antes de atravessar o Cávado, no lugar de Mereces, na freguesia de Barcelinhos, esta via passava na base do promontório do castro romanizado do Castelo de Faria. Uma vez mais, e à semelhança de outros troços das estradas romanas que temos vindo a descrever, é possível verificar alguma permanência do seu percurso através das vias municipais e nacionais que se encontram na região, nomeadamente da N 306.

Adicionalmente, excluindo a hipótese de existir qualquer *villae* em S. Pedro de Rates – uma vez que a natureza dos solos é xistosa e, por isso, não terá uma aptidão agrícola de grande relevância –, Jorge Pinho<sup>44</sup>, apoiado na leitura da tese de doutoramento de Vasco Mantas<sup>45</sup>, aponta para a hipótese de naquela zona ter havido um cruzamento de caminhos entre a via Veteris e uma outra estrada que, no sentido oposto, fazia a ligação entre o interior do vale e a costa, desenvolvendo-se ao longo da margem direita do Este. Pela sua importância, trataremos também deste assunto mais à frente.

#### *Via per loca marítima*

A *via per loca marítima* é provavelmente, de entre as vias que aqui temos vindo a descrever, aquela cujo traçado mais dificilmente se pode aferir, uma vez que, para além de se encontrarem apenas vestígios materiais pontuais, os locais por onde ela passaria encontram-se, em larga medida, muito urbanizados. No entanto, sobre o seu trajeto dissertaram Brochado de Almeida e Ferreira de Almeida, conseguindo apontar, segundo aferições de natureza logicamente dedutiva, algumas considerações

---

43. Castro, João Bautista, *Roteiro Terrestre de Portugal em que se ensinão por Jornadas e Summarios*, não só os caminhos e as distancias, que ha de Lisboa para as principaes terras das províncias deste Reino, mas as derrotas por travessias de humas a outras povoações dele, Lisboa, Oficina de Miguel Manescal da Costa, 1748, p. 175.

44. Pinho, Jorge, *O I Milénio a.C. e o estabelecimento rural romano na vertente fluvial do Ave – Dinâmicas do estabelecimento sob o ponto de vista geo-espacial*, Lisboa, Ed. Autor, 2009, Dissertação de Mestrado apresentada à F.L.U.L. (Ed. policop.), p. 85.

45. Mantas, Vasco, *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, 2 vols., Coimbra, Ed. Autor, 1996, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.C. (Ed. policop.).



que contribuem para uma melhor definição daquele caminho.

Percorrendo todo o litoral, esta via seguia, depois de transposto o Douro, até às margens do rio Leça, pelos lugares da Vilarinha e Sendim, atravessando aquele rio na desaparecida Ponte de Guifões. De seguida, dirigir-se-ia a Perafita <sup>46</sup> – passando a nascente do Castro do Freixieiro -, atravessando depois Lavra e Angeiras, e transpondo o rio Onda, onde existiria um outro castro romanizado – o Castro de Angeses. Já no atual concelho de Vila do Conde, cruzaria Labruge, Vila Chã, Mindelo e Árvore. Na época medieval, um outro troço seguiria até Azurara onde se procedia, por barca, à travessia do Ave. No entanto, é muito provável que, durante o período de dominação romana, a transição entre as duas margens se efetuasse um pouco mais a montante, junto ao Castro da Retorta, local onde o atravessamento do rio seria mais facilitado, evitando deste modo a passagem sobre o Este, que aflui no Ave escassos quilómetros a nascente deste ponto.

A partir de Vila do Conde, o trajeto da via per loca marítima parece ser ainda mais duvidoso, embora alguns vestígios possam indicar a sua passagem pela zona, nomeadamente em Formariz, entrando, pouco depois, no atual concelho da Póvoa de Varzim, em Argivai. A partir deste ponto, passando por Beiriz de Baixo, o caminho seguiria até ao sopé do monte onde se situava o Castro de Terroso e, mais à frente, passaria junto ao Castro do monte S. Félix, em Laúndos, dirigindo-se até à Lagoa Negra onde, como vimos anteriormente, deveria juntar-se à Karraria Antiqua, percorrendo, a partir daí, um único trajeto. Entrando no concelho de Esposende, a via seguiria até ao Cávado e daí continuava para norte até caminha.

#### *Via Vimaranes*

Dos caminhos não citados em Antonino, Ferreira de Almeida identifica aquele que ligaria Cale a Vimaranes, assentando a sua suposição sobre diversas bases de análise. Em primeiro lugar, o autor descreve a existência, em São Martinho do Campo, Santo Tirso, de uma ponte sobre o Vizela, cuja sua categorização como romana não poderá ser motivo de hesitação. <sup>47</sup> Por outro lado, há dois testemunhos do período medieval que se referem a um velha estrada que percorria, entre os rios Leça e Sanguinhedo, a base do monte Córdova, onde se situava o castro romanizado do Monte Padrão. O mais antigo, de 1048, aparece num documento dos *Diplomata et Chartae*, onde se refere: “(...) *subtus mons cordouo (...) teredorio portugal ribulo*

46. Devido à construção do Porto de Leixões, da A28 e de um centro comercial, esta zona está hoje profundamente alterada.

47. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 42.

*curente sanquineto (...) mediatade leua se de longo de carera antiqua (...).*<sup>48</sup> O outro, de 1097, e que diz respeito à carta do couto do Mosteiro de Santo Tirso, afirma: “(...) *per ipsam carrariam sicut dividit aquam inter Lezam et Sanguinietum (...).*”<sup>49</sup>

Saindo de Cale, a via Vimaranes seguiria a montante do Itinerário XVI pela base do castro romanizado do Castelo da Maia, cruzando o Leça<sup>50</sup> e prosseguindo depois até às imediações de Alfena onde, segundo Ferreira de Almeida, existiria um lanço que “devia seguir (...) por Nogueira da Maia, Milheirós em busca ou, da estrada Cale-Bracara, ou, talvez antes, em direção à zona marítima.”<sup>51 52</sup> O caminho para Guimarães, seguiria depois, acompanhando a depressão do relevo correspondente ao vale do Leça, até Torrão, entrando no atual concelho de Santo Tirso. Mais à frente, desenvolvia-se entre aquele rio e a ribeira de Sanguinhedo, conforme descrito na carta do couto do Mosteiro de Santo Tirso a que atrás fizemos referência, seguindo depois em direção a S. Tiago de Carreiras, onde deviria existir um ramal de acesso ao castro do Monte Padrão. Dali, o caminho principal começava a subir em direção até Quinchães e, posteriormente, até Santa Luzia. Este seria o caminho mais plausível para chegar às imediações da Citânia de Sanfins, já no concelho de Paços de Ferreira, que se situava mais a este daqueles lugares. Entre Santa Luzia e a referida citânia, no lugar de Cruzeiro, onde se assinalaria a milha 41 contada a partir de Cale, deveria existir um miliário que foi descoberto por Jorge Pinho a um quilómetro daquele ponto, no lugar de Casais.<sup>53</sup> Nas imediações de Sanfins a via desceria até Roriz, voltando a entrar no atual concelho de Santo Tirso, cruzando, mais à frente, em São Martinho do Campo, o rio Vizela, sobre a ponte de Negrelos, referida por Ferreira de Almeida. Depois, continuando por Moreira de Cónegos e Nespereira a via seguiria até Vimaranes, situada um pouco mais a nordeste.

Note-se, uma vez mais, que o percurso deste caminho é muito próximo, e por largos troços praticamente coincidente, daquele que hoje é seguido pela N105 que liga, precisamente, as cidades do Porto e de Guimarães.

48. D. Et. Ch., P.M.H., D. CCCLXVI.

49. D. Et. Ch., P.M.H., D. DCCCLXIV.

50. Junto a Alfena há uma ponte medieval, a Ponte de S. Lázaro, que poderia ter substituído uma outra, anterior, do período romano. Alguns documentos e vestígios apontam também para a existência de um possível *mutatio* na zona.

51. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 42.

52. “Esta rota aparece designada na mesma Inquirição onde se fala da banda norte de milheiros ‘nas vias veteras’. Esta direcção viária parece indicar-nos um caminho para Matosinhos, que deve ter existido e talvez muito frequentado.” Idem, *ibidem*, p. 179.

53. Pinho, Jorge, *O I Milénio a.C. e o estabelecimento rural romano na vertente fluvial do Ave – Dinâmicas do estabelecimento sob o ponto de vista geo-espacial*, Lisboa, Ed. Autor, 2009, Dissertação de Mestrado apresentada à F.L.U.L. (Ed. policop.), p. 125.

*Outros hipotéticos caminhos*

Nas descrições que temos vindo a fazer, referimo-nos, sucintamente, a dois possíveis caminhos que cruzariam, quase transversalmente, a Karraria Antiqua/ via Veteris nas proximidades de Macieira da Maia, na margem sul do Ave, e de S. Pedro de Rates, na margem norte. Estas duas vias poderiam, de facto, corresponder, aos caminhos que ao longo dos vales dos maiores rios do noroeste, se desenvolvem em direção à costa, e aos quais já temos aludido ao longo desta dissertação.

Sobre a existência daqueles dois cruzamentos, baseamo-nos, sobretudo, nas descrições e suposições de Cunha Freitas e Vasco Mantas. O primeiro refere que “já nos princípios do século XVI uma estrada ligava Vilarinho de Macieira com Árvore e Azurara”<sup>54</sup>, acrescentando que “são muitas as referências que a ela se encontram no *Tombo Verde 2º*.”<sup>55</sup> Nessa documentação afirma-se, também, que por volta de “1518 havia ainda, (...) dentro dos limites de Macieira, uma estrada *ou camynho q vay p.<sup>a</sup> vayrão*, que na quinta de Macieira confrontava com a devesa do *Arroto*, e vinha de Vilarinho.”<sup>56</sup> Embora não tendo evidentes certezas, questionamo-nos sobre a existência deste caminho e se, eventualmente, ele não seria muito mais antigo, romano ou anterior, tendo em conta dois factores. Por um lado, a proximidade entre Vairão, onde a estrada passava, e o Castro Boi, um pouco mais a poente. Esta relação parece estar em linha com o costume romano de evitar a passagem direta das suas vias nos assentamentos mais destacados, preferindo sempre um aproximação a partir do sopé dos montes onde aqueles se situavam. Por outro lado, questionando-nos sobre a origem do caminho, somos levados a confrontar a possibilidade dele proceder, então, de Alvarelhos, localizado a poucos quilómetros a sudeste daquele local, na vertente nascente da serra de Santa Eufémia. Se assim fosse, o caminho deveria seguir, a partir de Macieira, pela crista do afloramento granítico daquela serra, repetindo, uma vez mais, um processo comum a outras estradas romanas, e dirigindo-se depois, nas proximidades a Alvarelhos, até à via XVI que, como já vimos, ali passava, ou continuando para o interior, na direção de outros povoados de relativa importância no contexto regional ou até da via Vimaranes.

Obviamente, e como avisámos inicialmente, não dispomos da informação e fontes necessárias para apurarmos, de forma segura, as hipóteses que aqui avançamos. No entanto, dado o carácter central que Alvarelhos ocupa neste território, principalmente

54. Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, “Estradas velhas entre Leça e Ave”, in *Douro-Litoral*, Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História, ser. IV, vols. I-II, Porto, Junta de Província, 1950, p. 61.

55. Idem, *ibidem*, p. 61; Baseando-se no *Tombo Verde 2º* de Santa Clara de Vila do Conde, Eugénio Andrea da Cunha Freitas refere que: “Na gândara de Vilarinho, a *Bouça Nova* confrontava do abrego com a estrada *q vay p.<sup>a</sup> azurara*, e do mesmo modo a *Bouça das Cangas*.

56. Idem, *ibidem*, p. 61.

por se encontrar muito próximo de uma grande estrada romana, é possível que, a partir dele, outras vias fossem traçadas em direção a outros destinos com uma importância comercial relevante. Segundo este raciocínio, teríamos então um caminho entre Alvarelhos, Vairão e Vilarinho, cruzando neste lugar a *Karraria Antiqua/ via Veteris*, e dirigindo-se depois à costa. No entanto, alertamos uma vez mais para as profundas incertezas do que aqui tentámos aferir, até porque, tanto quanto sabemos, existiu em Vairão, pelo menos desde o século X, uma comunidade monacal da Ordem Beneditina que, mais tarde, daria origem a um mosteiro de alguma relevância; e também, segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida, um castelo medieval <sup>57</sup>, onde se localizava o Castro de Boi – motivos mais do que suficientes para justificar a existência da estrada apenas a partir daquele ponto até à costa ou até à *Karraria Antiqua/ via Veteris*.

Observando o território do Baixo Ave na margem norte do rio, Vasco Mantas aponta a hipótese de existência de um cruzamento viário a pouca distância a sul de S. Pedro de Rates. Ali, os dois ramais da *Karraria Antiqua/ via Veteris* que descrevemos anteriormente – um com destino à Lagoa Negra, outro em direção a Barcelos -, seriam interceptados por um caminho adicional com origem a nascente, possivelmente em Bracara, e traçado praticamente de forma transversal aos grandes eixos orientados no sentido norte-sul. Esta via, segundo Mantas, deveria ser muito próxima daquela que agora é definida pela N206, e tal como esta, percorreria os territórios das atuais freguesias de Vermoim, Requião e Gondifelos, em Vila Nova de Famalicão, cruzando depois, como dizíamos, aqueles dois ramais em S. Pedro de Rates, já na Póvoa de Varzim. Depois de atravessar Touguinhó, já em Vila do Conde, o caminho dirigir-se-ia até às Caxinas. Numa boa parte do seu percurso, circularia paralelamente ao rio Este, passando muito próximo ao Castro de Penices que, segundo aquele autor, teria também uma posição central nesta região a norte do Ave. É possível que esta estrada se tenha mantido ao longo dos tempos, sendo, aliás, e como teremos oportunidade de ver no ponto seguinte, identificada por Ferreira de Almeida como uma via medieval secundária.

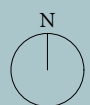
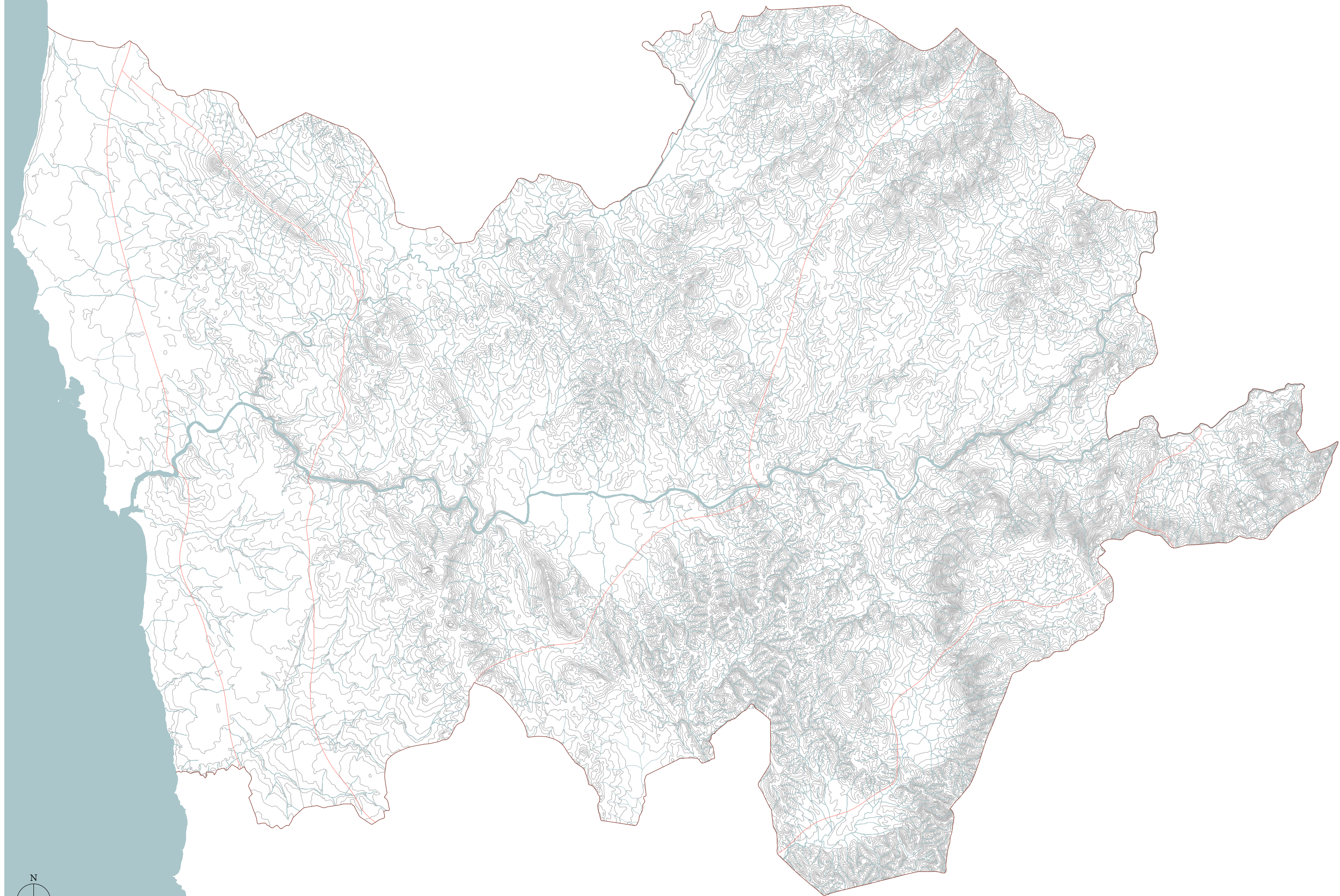
#### *Os caminhos e as centúrias*

Após estas descrições, assentes em trabalhos devidamente fundamentados ou resultado de uma lógica dedutiva - apoiada em critérios utilizados para outros territórios -, colocamos as nossas dúvidas quanto à complexidade da rede de caminhos romanos nesta região. Sabemos que, como começámos por dizer, o *Itinerário de Antonino* não

---

57. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho – desde as origens a 1220*, Porto, Ed. Autor, 1978, Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História de Arte apresentado à F.L.U.P., p. 34.





0 1 2 5km



se encontra completo. Por isso, cremos que um estudo mais aprofundado sobre esta matéria continua a ser premente, não apenas como um exercício de reconstituição do traçado daquelas vias, mas, sobretudo, como uma ferramenta essencial para o estudo do povoamento da região.

Tudo parece indicar que, durante a romanização, a ocupação do território do Baixo Ave atingia já um peso significativo, não só em virtude da sua riqueza natural – base para uma exploração agrícola e mineira profícua -, mas também pela posição geográfica estratégica entre a capital de convento, Bracara, e algumas estruturas portuárias desenvolvidas nesta época. Estes motivos serão a base para o progresso de uma rede de caminhos em dois níveis distintos, mas em constante interação. Como dissemos, por um lado, verifica-se a construção de estradas mais alongadas que ligavam as principais cidades do império; por outro, constitui-se uma rede de traçados transversais que articulam a vida regional das suas populações e das comunidades que habitavam os vales fluviais. Como avisa Eugénio da Cunha Freitas, a possibilidade da “existência destas vias, tão próximas umas das outras, e todas elas da estrada de Braga, revelam o intenso povoamento de todo o antigo *Território portucalense*, sob domínio romano e germânico”<sup>58</sup>, não esquecendo que ele “já o era também em tempos mais recuados.”<sup>59</sup>

Nesse contexto, é fundamental termos também em conta o processo de centuriação desenvolvido pelos romanos e a sua importância para o povoamento e divisão da propriedade. Sobre o assunto, Ferreira de Almeida avisou com perspicácia que “a centuriação é um dos passos mais decisivos na romanização e uma das mais notáveis obras de Roma. [...] As centúrias eram demarcadas pelos célebres engenheiros agrários, *gromatici*, e dadas a proprietários ou locatários. Eram separadas umas das outras por fossos de irrigação, muros ou caminhos que serviam as diferentes parcelas. Estas explorações agrícolas eram traçadas, geometricamente, a partir das vias. Se os caminhos serviram de base a esta geometrização do parcelamento, à cadastração dos terrenos, é natural que pelo estudo dos alinhamentos de terrenos se possam descobrir antigas vias. [...] Se as unidades agrícolas partiam das vias, e se elas estão na origem de muitas paróquias românicas, poderemos, como hipótese, considerar como artérias muito antigas os caminhos que passam nos seus limites, que confrontam freguesias.”

60

58. Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, “Estradas velhas entre Leça e Ave”, in *Douro-Litoral*, Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História, ser. IV, vols. I-II, Porto, Junta de Província, 1950, p. 52.

59. Idem, *ibidem*, p. 52.

60. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 53-54.

xxvi.

Ponte D. Zameiro  
[Santagões, Vila de Conde].



xxvi.





## 2. Os caminhos na construção da Nação

### 2.1 Os caminhos medievais

O contributo de Carlos Alberto Ferreira de Almeida

Sobre os caminhos medievais, e em especial sobre os primeiros tempos da monarquia portuguesa, é possível subtraírmos algumas informações relevantes através do cruzamento de notícias provenientes de diversa documentação antiga, sobretudo a que está compilada nos *Diplomata et Chartae*. Mas deve-se aos trabalhos pioneiros e, em bom rigor, muito pertinentes, de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, o maior contributo para o estudo dos temas relativos aos caminhos da Idade Média no noroeste português. Se uma parte da sua obra foi relevante para a investigação das vias e das formas de organização no território para os períodos precedentes, *Vias Medievais Entre-Douro-e-Minho*<sup>61</sup>, *Arquitectura Românica Entre-Douro-e-Minho*<sup>62</sup>, *Castelologia Medieval Entre-Douro-e-Minho*<sup>63</sup>, *Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal*<sup>64</sup>, entre outras, são referências incontornáveis para o aprofundamento daqueles temas no período medieval. Delas destacamos naturalmente as duas primeiras obras, de que muito nos temos servido ao longo deste trabalho - *Vias Medievais Entre-Douro-e-Minho*, dissertação de Licenciatura em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto em 1968, e *Arquitectura Românica Entre-Douro-e-Minho*, dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à mesma instituição dez anos depois. Ambas introduzem uma problematização intensa sobre os temas do território do noroeste português, levantando questões muito desafiantes, algumas das quais mantendo-se ainda hoje por esclarecer. E é justamente pela análise dos vários artigos escritos por aquele autor que tentaremos elaborar uma caracterização dos caminhos medievais e da sua importância para a ocupação do território no contexto

---

61. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, 2 vols., Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.).

62. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, 2 vols., Porto, Ed. autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.).

63. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho – desde as origens a 1220*, Porto, Ed. Autor, 1978, Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História de Arte apresentado à F.L.U.P..

64. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, “Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal” in *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média - Actas das 1<sup>as</sup> jornadas luso-espanholas de História Medieval*, Lisboa, 1972.

do Baixo Ave.<sup>65</sup>

*Os caminhos e a reconquista*

Em *Vias Medievais Entre-o-Douro-e-Minho*, Ferreira de Almeida expõe algumas considerações relativas à influência que os caminhos medievais, à semelhança dos caminhos romanos, tiveram nos tipos de povoamento, considerando que estas estruturas “sempre exerceram muita influência na distribuição da população. Deixaram, por isso, muitos reflexos na demografia medieval.”<sup>66</sup>

É certo que, como dissemos no capítulo anterior, muito pouco se sabe sobre a ocupação do território durante a Alta Idade Média e, inclusivamente, durante o período da reconquista. Foi, aliás, essa ignorância, paralelamente à aparente desorganização administrativa de que padecia a monarquia asturo-leonesa<sup>67</sup>, que fez surgir a tese de ermamento de todo o território entre o Minho e o Douro. Como já explicámos, um conjunto de autores, baseados em vários documentos e em deduções lógicas, entenderam que aquela ideia não corresponderia, de todo, à realidade. É precisamente isso que constata Ferreira de Almeida, afirmando, em 1968, que “a teoria de que não houve ermamento, a não ser muito parcial, vai ganhando de dia para dia novos adeptos e acumulando novas razões”<sup>68</sup>, concluindo, no entanto, que “houve um certo repovoamento mas este longe de ter aquelas dimensões que as crónicas referem.”<sup>69</sup>

---

65. Destacamos aqui o contributo de Carlos Alberto Ferreira de Almeida para o estudo das vias medievais no Entre-Douro-e-Minho pelos motivos explicados. No entanto, pese embora a centralidade da obra daquele autor, não queremos afastar a importância que outros investigadores tiveram para o estudo desta temática e que, por isso, nos serão também extremamente úteis. Falamos naturalmente de Eugénio Andrea da Cunha Freitas, de José Marques, etc..

66. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 88.

67. Não nos querendo alongar em demasia sobre o assunto, porque não é a ele que nos dedicamos nesta fase, não deixamos de considerar pertinente recorrer de novo a um breve trecho daquilo que sobre o tema escreveu Pedro Bragança e que nos parece pleno de sentido: “(...) citando Isabel Barbosa, (...) a monarquia asturiana demonstrava uma organização frágil ‘preparada sobretudo para o ataque’, mais do que para a governação administrativa e fiscal, ou para a reorganização estrutural da *nação*. Será justamente essa desorganização da monarquia asturo-leonesa que estará na base de um debate que a certa altura surgiu sobre a tese do Ermamento, de Alexandre Herculano; isto é, do abandono ou despovoamento estratégico de grandes territórios.” Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 106.

68. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, Vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 88-89.

69. Idem, *ibidem*, p. 89.

Ora, para aquele autor, é precisamente através dos caminhos medievais que podemos também entender o fenómeno que foi genericamente empreendido de norte para sul.<sup>70</sup> Neste sentido, embora algumas zonas do noroeste se tenham repovoado ou reforçado os níveis de povoamento intenso que já possuíam, “parece mesmo que a população de Entre Douro e Minho não terá aumentado quase nada desde o século XI a meados do XVI. Atraídas pelas novas terras e pelas facilidades de promoção social nos novos concelhos do centro do país, muita população emigra para o sul.”<sup>71</sup> “Assim, o Entre Douro e Minho, muito antes de emigrar para a Madeira, Índia, Brasil, fê-lo para o centro e sul de Portugal. Quanto lhe deverá a unidade portuguesa!...”<sup>72</sup>

*Os caminhos na coesão do corpo nacional*

A importância do território e das gentes do Entre-Douro-e-Minho para a formação da nacionalidade e para o povoamento de todo o sul do país aparece refletida no pensamento de alguns dos autores que temos vindo a seguir. Dizia Orlando Ribeiro, à imagem do que anteriormente sublinhámos, que se assistiu, nas origens da nacionalidade, a “um povoamento das áreas meridionais com gente vinda do norte”<sup>73</sup>, apontando precisamente para as deslocações de que atrás falávamos e concluindo que “o fluxo humano da Reconquista é essencialmente um fenómeno deste tipo.”<sup>74</sup> Este raciocínio está, por isso, na base da ideia de que “a própria formação do País, a partir do núcleo português, caminhou com a Reconquista no mesmo sentido: ela desencadeou o movimento de gente do Noroeste para o Sul e o Interior (...)”<sup>75</sup> No fundo, continuando com Orlando Ribeiro, daquela região se constituiu o Estado e da sua gente se aglutinou a Nação, fatores que sublinham a importância do noroeste para a unidade de Portugal, pois a partir dele se instituiu, “no organismo nacional, uma

70. Sobre o assunto adverte também Pedro Bragança: “Como afirma Almeida Fernandes, o repovoamento da região do Minho ao Douro ‘interamnense clássica, - deu-se, realmente, como sempre foi julgada: do norte para o sul (...)’ Mas simultaneamente, ou eventualmente no período breve que se seguiu (séculos IX-X) um movimento de povoamento não menos importante foi sendo impulsionado. Trata-se da penetração do povoamento a partir do ‘litoral do Douro (‘terra’ da Maia) para nascente, através da bacia inferior do rio, Ribadouro (...)’” Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Aparentamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 106.

71. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 89-90.

72. Idem, *ibidem*, p. 90.

73. Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 139.

74. Idem, *ibidem*, p. 139

75. Idem, *ibidem*, p. 165.

espécie de tronco antigo e robusto.”<sup>76</sup>

Este movimento que, de norte para sul, progressivamente se sedimentou por todo o território nacional, aponta-nos para a importância que os caminhos medievais tiveram no processo de construção da nacionalidade. Nesse sentido, ao contrário dos restantes caminhos mais antigos que, partindo da Galiza, permitiam o acesso ao território do Entre-Douro-e-Minho através dos maiores vales fluviais, parecem agora ganhar força e maior fluxo as estradas que, estruturadas ao longo da faixa atlântica e quase perpendiculares às vias fluviais - nomeadamente a antiga estrada romana que interligava Olissipo a Bracara -, são responsáveis pela ligação entre as diversas *comunidades de vale*. E é esta nova circunstância que se refere José Mattoso quando, tomando por inspiração a ideia de Orlando Ribeiro sobre a origem da aglutinação da nação no *reservatório humano* do norte atlântico, se refere à importância estruturadora dos caminhos da costa portuguesa, exposição que, embora prolongada, nos merece especial atenção:

*“Se me é permitido, preferia, no entanto, alterar a imagem [da ideia de Orlando Ribeiro], inspirando-me nela, para comparar o ‘reservatório humano’ do Norte à raiz donde parte o tronco que se estende para sul, ladeando pela base a ossatura montanhosa da Península, e daí se ramifica através dos vales e das vias terrestres, comandando todo o território. O que faz a força e a unidade do País não são tanto, creio, as vigorosas e imemoriais tradições do Norte ou a fecundidade da sua energia expansiva, mas a associação de todos os elementos vitais de uma comunidade humana – as técnicas, a cultura, as ideias novas, a capacidade organizadora – numa rede coerente capaz de estruturar o conjunto. Ora a conjugação da massa humana com as técnicas (no sentido mais amplo da palavra) dá-se num espaço próprio, que é a área das colinas e planícies do litoral atlântico. Ideia, de resto, pouco original, pois apenas exprime sinteticamente o que o próprio Orlando Ribeiro (1977) pressupõe e demonstra nas suas mais variadas modalidades e expressões, ao longo da obra em que critica as teses geográficas de Oliveira Martins, Jaime Cortesão e António Sérgio.*

*Do ponto de vista histórico, importa salientar, que, apesar dos precedentes, apesar de a via ter sido aberta e frequentada pelos Romanos, percorrida pelos mercadores e cavaleiros árabes e pelos exércitos leoneses e galegos, não se havia tornado nunca, até à conquista de Lisboa, o eixo vital do ocidente peninsular. Até esse momento serviu, como tantos outros troços da rede viária romana, para ligar os grandes entrepostos como Astorga, Mérida, Sevilha ou Tarragona, onde se recolhiam as mercadorias e as matérias primas que depois se escoavam pelo Mediterrâneo. Era pouco mais que um lugar de passagem em direcção aos referidos centros que, por sua vez, desempenhavam um papel subsidiário dos polos económicos e políticos orientados para o exterior. Só com a progressiva fixação da feira de cidades que a pontuaram, e a partir do momento em que elas*

---

76. Idem, *ibidem*, p. 166.

*passaram a ter vida própria, constituindo centros orientadores de zonas rurais à sua volta, é que a referida estrada se transformou em eixo ordenador de concentração humana e da distribuição monetária, da produção, circulação e consumo de bens materiais e da administração política. Só a partir de então o seu conjunto alcançou dimensões suficientes para se tornar realmente autónomo. Foi necessário passar esta fase para que as terras comandadas por tais cidades se tornassem cadinho de uma verdadeira comunidade, com os seus circuitos internos e a sua língua própria, capaz de preservar tradições que harmonizassem os contributos até então demasiado restritos e inarticulados, das diversas unidades locais e regionais. Até esse momento, estas unidades podiam, teoricamente, ter-se organizado de outra maneira.”<sup>77</sup>*

Ora, é justamente fundamentado por este raciocínio que Mattoso sugere o conceito de *sistema nervoso do corpo nacional*, materializado pelo caminho descrito no excerto e integrado em toda a faixa atlântica do território português. De forma sincrónica, Ferreira de Almeida parece apontar para uma ideia semelhante, embora não exclusivamente centrada sobre aquele caminho. Recorrendo às palavras de Camille Julian, aquele autor afirma que os caminhos medievais se ramificam “progressivamente por todo o território como um autêntico aparelho circulatório, como as veias e artérias de um corpo humano.”<sup>78</sup>

Tanto em Mattoso como em Ferreira de Almeida subjaz a mesma percepção. Na Idade Média, especialmente até 1325 - “data da morte do rei D. Dinis, (...) o momento final do período de criação e montagem dos principais órgãos do Estado monárquico português, agora dotado de instrumentos eficazes de centralização”<sup>79</sup> -, os caminhos tornam-se um meio de suporte à unidade administrativa, um sistema que “reclama já uma unidade política à escala de nação.”<sup>80</sup>

#### *Os caminhos das comunidades dos vales*

Como atrás dizíamos, é no período medieval e com a progressão territorial que a reconquista permitiu, que se intensifica a proliferação de caminhos que viriam a suportar a organização estrutural do território nacional. Mas o desenvolvimento

77. Mattoso, José, *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Composição*, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, pp. 192-193.

78. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 3-4.

79. Mattoso, José, *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Oposição*, vol. I, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, p. 65.

80. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 4.

do sistema de vias medieval materializou-se, não só através dos grandes caminhos que se orientavam de norte para sul, mas também, como disse Mattoso, através das múltiplas ramificações que se integravam ao longo dos diversos vales fluviais, num movimento de interiorização que suportava a vida coletiva das inúmeras *comunidades de vale* que ocupavam os espaços compartimentados entre montes e planícies. Se com a reconquista e a formação da nacionalidade as principais vias do país se prolongariam, a partir do norte, em direção ao sul, percorrendo longas distâncias, é também verdade que, na Idade Média, os caminhos mais secundários tomam, uma vez mais, relativa importância para a ocupação do território, corporizados sob a forma de *via publica* que predominantemente “liga povoações próximas, reflectindo uma economia fechada e senhorial.”<sup>81</sup>

Com a progressão de uma nova organização económica e territorial manifestamente marcada pela presúria, os caminhos medievais desmultiplicam-se pelos vales do Entre-Douro-e-Minho, acompanhando também a reestruturação paroquial e a crescente distribuição das propriedades. E é fundamentalmente através daquele novo contexto religioso que os caminhos medievais ganham uma preponderância acrescida no âmbito local e regional. Se, durante o domínio romano do noroeste, os caminhos secundários constituíam o suporte principal de uma intensa atividade agrícola, na Idade Média aquelas vias assumiram também, de forma clara, um domínio paroquial, onde a “construção de calçadas, como acontecia com a edificação de pontes, era um serviço de carácter religioso.”<sup>82</sup> E esta circunstância, “embora atenuada (...), não se perde por completo na Idade Média. As confrarias de subsino, documentáveis pelo menos a partir do século XV associam, na Idade Moderna, a fins de índole religiosa, o arranjo vicinal dos caminhos. Estas confrarias reuniam, geralmente, ao domingo, no fim da missa, em volta de uma mesa (...), para decidirem arranjos de caminhos e resolverem todas as questões relativas à paróquia.”<sup>83</sup> Nesse sentido, não é de estranhar que, nos limites de uma paróquia, os caminhos possam ter recebido designações como *caminho da igreja* ou *da missa*.<sup>84</sup> A própria designação geral de *carraria* ou *carreira*, embora associada, na forma românica, a um caminho por onde passavam carros, pode também apontar para meros caminhos regionais<sup>85</sup>

---

81. Idem, *ibidem*, p. 4.

82. Idem, *ibidem*, p. 139.

83. Sobre a organização destas estruturas e a sua importância para a ocupação do território, escreveu Ferreira de Almeida que “o estudo destas autarquias locais, da Idade Média até aos nossos dias, é talvez o estudo de que o Entre Douro e Minho mais carece. Já Orlando Ribeiro o notou. Se esta região é de ruralidade muito acentuada [,] essas agremiações organizaram toda a vida paroquial. Ainda em nossos dias [,] em regiões mais conservadoras [,] estes concelhos rurais, dispondo de uma maioria de votos [,] são onipotentes. As nossas juntas de freguesia das zonas mais evoluídas herdaram muitas das suas funções.” Idem, *ibidem*, p. 139.

84. Idem, *ibidem*, p. 46.

85. Idem, *ibidem*, p. 48.



como um documento referente a Nogueira, em Braga, parece indicar: “per carraria que decurrit de palatio ad ecclesia.”<sup>86</sup> No entanto, se os caminhos medievais se encontram intimamente ligados com a circunstância paroquial, eles não abandonam a sua importância no contexto da exploração agrícola. Na verdade, *carraria* pode ainda referir-se a “um simples caminho de serventia para propriedades ou campos”<sup>87</sup>, prova de que estas vias permanecem como suporte da atividade agrícola agora organizada através das vilas novas e/ ou dos casais dispersos pelo território.

Se, no estudo do povoamento e dos caminhos medievais, a reorganização paroquial no território do Entre-Douro-e-Minho assume uma importância muito particular, não podemos, de igual forma, menosprezar o papel que as ordens religiosas, ocupando as zonas mais férteis dos vales, manifestaram naquela época. “Ao tentar traçar-se um roteiro da Alta Idade Média (...) temos de ter em conta esses lugares piedosos que foram os mosteiros”<sup>88</sup> que, em virtude das valências do seu funcionamento, conquistaram um lugar central para a determinação dos principais caminhos existentes. Para além da sua importância na difusão da fé e na retenção de povoamento nos períodos em que as invasões ainda ameaçavam as populações locais, os mosteiros, justamente pela sua posição junto dos caminhos mais relevantes, exerceram a sua influência num contexto suprarregional através da assistência que prestavam aos pobres, doentes e viandantes, em especial aos peregrinos que, principalmente a partir do século XII, se dirigiam a Santiago de Compostela. Não é, por isso, em vão, que os primeiros hospitais, hospedarias e gafarias se haviam de instalar naquelas unidades religiosas.

A reconquista e os primeiros tempos da nacionalidade embora tenham garantido uma progressiva pacificação e estabilidade regional, nem sempre asseguraram uma pacificação completa, assistindo-se, muitas vezes, a investidas árabes ou ataques piratas e normandos a partir da costa. Nesse sentido, tal como os mosteiros, foram muito importantes os mecanismos de defesa criados em posições estratégicas, muito frequentemente sob antigos castros, onde se erguiam castelos ou fortificações que asseguravam a defesa das populações que habitavam os vales que eles próprios controlavam visualmente. Essas estruturas defensivas são, também, uma das fontes primordiais para entendermos como os caminhos medievais se integraram no território e de que forma asseguraram a coesão territorial do país, uma vez que “é natural que os castros, castelos, torres defensivas e povoações fortificadas surjam, por princípio, nos locais de passagem mais propícios às invasões.”<sup>89</sup> No Baixo Ave,

86. Costa, Pe. Avelino de Jesus da, *O Bispo D. Pedro e a organização da Diocese de Braga*, t. II, doc. VIII, Coimbra, F.L.U.C. – I.E.H., 1959.

87. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 48.

88. Idem, *ibidem*, p. 74.

89. Idem, *ibidem*, p. 82.

Ferreira de Almeida encontra algumas estruturas defensivas em estreita relação com os caminhos como adiante veremos.

Para além da nova organização paroquial e do posicionamento dos mosteiros, castelos e fortificações no território, Ferreira de Almeida aponta outros elementos que ao longo da Idade Média se foram estabelecendo e interagindo com os caminhos, sendo, também por isso, recursos úteis para a determinação dos principais itinerários e dos assentamentos populacionais que ao longo daqueles se desenvolveram. Tratam-se, entre outros, das feiras - estabelecidas em locais que na Idade Média adquiriram uma importância acrescida, normalmente situados sobre uma encruzilhada de estradas, como é possível verificar através do exemplo de Rates, na Póvoa de Varzim – e das pontes que, num contexto de um vale fluvial, como o do Ave, se tornam numa fonte imprescindível para a identificação dos caminhos que cruzavam esse território.

Em suma, os caminhos medievais, pelo seu desenvolvimento significativo, deixaram uma marca vincada na paisagem daqueles vales, sentida, ainda hoje, não só através da toponímia local e das inúmeras pequenas construções que ao longo daqueles se levantaram – como cruzeiros, alminhas, túmulos ou simples fontes -, mas sobretudo através dos reflexos que exerceram sobre a demografia. Lembra Ferreira de Almeida, que “as estradas são motivo de transformações sociais. Para as zonas urbanas são motivo de expansão demográfica. Para as zonas rurais umas vezes meio de evasão e outras vezes motivo de expansão dando origem às ‘povoações arruadas’”<sup>90</sup> ou ainda às “povoações-encruzilhada como Braga”<sup>91</sup> ou Rates.

#### *Os caminhos medievais no Baixo Ave*

Pese embora o grande contributo que Carlos Alberto Ferreira de Almeida e outros autores prestaram ao estudo das maiores vias medievais no Entre-Douro-e-Minho, muito estará ainda por dizer sobre os pequenos caminhos de âmbito paroquial e local que atrás descrevemos. No contexto do Baixo Ave, é possível, recorrendo àqueles autores, fazer uma descrição dos caminhos que na Idade Média se incorporaram no território, sem, no entanto, conseguirmos apurar com o rigor necessário a rede secundária de vias que interligavam os diversos lugares existentes e as diferentes estruturas de organização local.

As mais credíveis informações que chegaram até nós sobre o percurso protagonizado pelos caminhos medievais que cruzavam o vale do Ave têm as suas origens nos

---

90. Idem, *ibidem*, p. 5.

91. Idem, *ibidem*, p. 91.

diferentes itinerários régios e biográficos da época. É precisamente através destes registos, conjugados com a apreciação da localização dos principais pontos relevantes do território a que atrás nos referimos – mosteiros, castelos e fortificações, pontes, feiras, etc. –, que Ferreira de Almeida reconstituiu o traçado daquelas vias.

Em primeiro lugar, referir-nos-emos ao caminho que pela corda marítima ligava Porto, Matosinhos, Leça e Vila do Conde, seguindo, posteriormente, para Esposende até Viana do Castelo. No entanto, embora seja perfeitamente possível que ele existisse já nos séculos XII e XIII, e talvez anteriormente <sup>92</sup>, como aponta o próprio Ferreira de Almeida, parece que só mais tarde, na Idade Moderna, com a crescente atração pela costa, ele terá assumido uma relevância acrescida. Por essa razão, trataremos de o descrever com maior profundidade numa fase posterior desta dissertação.

Uma outra via, também existente no período romano e que se manteria no período medieval, é a que, do Porto, possivelmente a partir da Porta do Olival, saíria em direção ao norte, nomeadamente até Rates e Barcelos. <sup>93</sup> Este caminho percorreria aproximadamente o velho caminho romano que lhe precede e, tal como no passado, durante uma parte do seu percurso, juntava-se, num só traçado, à via Veteris. Até à Ponte d'Ave, local onde cruzava o rio Ave, o seu percurso seguia pelo Padrão da Légua <sup>94</sup>, onde se separava daquele caminho. A “carraria antiqua”, como aparece denominada em vários documentos, seguia depois por Custiód e “galgava (...) o rio Leça na ponte da Azenha.” <sup>95</sup> <sup>96</sup> Logo a seguir, atravessava parte do atual concelho da Maia, passando no lugar da Guarda e entre Gemunde e Vilar do Pinheiro, entrando, assim, no concelho de Vila do Conde. Depois seguiria pelas freguesias de Mosteiró – onde havia um mosteiro <sup>97</sup> – Gião, Crasto <sup>98</sup>, Vilarinho, chegando logo depois à Ponte d'Ave. Um pouco antes, na zona de Modivas, partia um ramal para Azurara, ligando muito possivelmente este caminho à via per loca marítima e à costa.

A via Veteris que, como já dissemos, percorria o mesmo percurso que a Carraria

92. Ver o texto sobre a via per loca marítima nas páginas anteriores desta dissertação.

93. No texto sobre a viação romana referimo-nos a ela como Carraria Antiqua.

94. Naquele local, já em 1625, erguer-se-ia um padrão leguário da contrarreforma. Sobre isso falaremos também mais adiante.

95. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 169.

96. Segundo Ferreira de Almeida, esta ponte era romana: “Esta via era servida por uma ponte com vestígios romanos, sobre o Leça, e sendo designada sempre por ‘carraria’ ou ‘carreira’ e desde muito cedo, deixa-nos a certeza de ter sido uma via romana.” Idem, *ibidem*, p. 169.

97. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, vol. I, Porto, Ed. autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 182-185.

98. Tudo indica que seja o antigo Castro de Boi.

Antiqua até ao Padrão da Légua, seria proveniente da zona da Arrábida <sup>99</sup> e, após se separar daquela via, seguia por Custóias, atravessando o Leça em Esposade, na ponte D. Goimil, estrutura que apresenta sinais de pertencer ao período final da Idade Média. <sup>100</sup> Depois, o caminho seguiria por Pedras Rubras, Aveleda, Modivas, juntando-se novamente à Karraria Antiqua. Segundo Ferreira de Almeida, e como pudemos demonstrar anteriormente, ambos os caminhos que temos vindo a descrever são muito antigos, circunstância demonstrada “(...) pelo facto de [servirem] como limites entre várias freguesias.” <sup>101</sup> No entanto, ao contrário da Karraria Antiqua, o autor considera que a via Veteris, em pleno período medieval, estaria praticamente dotada ao abandono por se encontrar lavrada e, por isso, não calcetada. <sup>102</sup>

Ambas as estradas, convertidas numa só ramificação, atravessavam o rio Ave na Ponte d’Ave – ou Ponte D. Zameiro -, um pouco mais a norte de Vilarinho. Daí seguiria por S. Simão da Junqueira - onde existia um outro mosteiro <sup>103</sup> - até Arcos <sup>104</sup>, lugar onde se atravessava o Este antes de se chegar a Rates, já no atual concelho da Póvoa de Varzim. No contexto regional, este lugar foi uma importante encruzilhada de caminhos medievais que seguiam ou no sentido norte-sul ou ligando o interior do vale ao litoral, como adiante veremos. Não é, por isso, de estranhar a existência, precisamente em Rates, de uma relevante feira daquele período e também de uma leprosaria que aparece referenciada num documento do século XII. <sup>105</sup> Para norte, a via bifurcava-se, tal como acontecia durante o período romano. Por um dos ramaís, seguia até Barca do Lago para depois atravessar o Cávado. Pelo outro, o caminho seguiria em direção a Barcelos, pela Pedra Furada, Pereira, Alvelos e Barcelinhos. A partir do século XIII, a par do caminho que ligava Porto a Braga, o caminho que seguia por Barcelos era o mais requisitado para as peregrinações a Santiago de Compostela. <sup>106</sup>

---

99. “Referem-se-lhe as inquirições de Gião e Macieira que a descrevem a partir da Arrábida. É evidente que a ligação com o Douro ou vinha de Massarelos ou de Monchique, como referimos. Na verdade, da Arrábida, lugar escarpado o acesso ao rio seria difícil.” Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 69

100. Idem, *ibidem*, p. 169.

101. Idem, *ibidem*, p. 170.

102. Idem, *ibidem*, p. 170.

103. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, vol. I, Porto, Ed. autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), pp. 182-185.

104. “Sendo esta localidade designada por Arcos já em 1136 e originando-se certamente o topónimo na existência de uma ponte de arcaturas é provável que a actual, um tanto disforme, provenha desse tempo.” Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 182.

105. Ribeiro, Ângelo, “A assistência”, in *História de Portugal*, vol. IV, Barcelos, p. 146.

106. Uma boa parte deste caminho é, ainda hoje, usado por peregrinos.

A montante de todos os caminhos e ramais que acabamos de descrever, seguia, quase coincidente com o que acontecia em pleno período romano, a via que ligava Porto a Braga. Tal como no passado, ela percorria S. Mamede Infesta, atravessando, um pouco mais à frente, o rio Leça, na ponte da Pedra.<sup>107</sup> Depois, cruzando o atual concelho da Maia pelo Picoto, Castêlo e Carriça, seguiria até ao concelho da Trofa, no qual entrava, a oeste da atual N14, entre os limites de Alvarelos e de Muro.<sup>108</sup> Chegado à Trofa Velha, o caminho derivava em dois ramais distintos. Um, correspondendo ao antigo trajeto romano, ia pela Ponte da Lagoncinha<sup>109</sup>, “que seria utilizada especialmente pelos transportes carrários”<sup>110</sup>, seguindo depois até à Portela, Penso e Lomar, até chegar a Braga. O outro, “talvez criação medieval, seguia a jusante, cruzando o Ave a vau ou em barca”<sup>111</sup>, percorrendo, segundo uma planta da cidade de Braga dos fins do século XVI<sup>112</sup>, S. Tiago da Cruz, Tebosa, Macada, Celeirós e Maximinos, trajeto muito próximo àquele que hoje é seguido pela N14. É ainda muito provável que existisse, em Famalicão, um caminho que se dirigia a Barcelos, cruzando o rio Este um pouco antes de Silveiros.

A marca indelével da viação romana na região não se extingue, contudo, nos caminhos que temos vindo a descrever. A montante, uma outra via medieval parece repetir o velho trajeto que se dirigia do Porto para Guimarães. Saído daquela cidade, “o caminho seguia separando Águas Santas de Ermezinde”<sup>113</sup>, entrando depois no

---

107. Tal como Ferreira de Almeida, alertámos uma vez que “esta ponte, com fundamentos da época romana e muitas pedras emparelhadas à latina, é medieval pelas aduelas do seu pronunciado arco e pelas siglas existentes em muitas das suas pedras. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 170; Ela aparece citada num documento de 1021: “in ponte petrinea de Leza.” D. Et. Ch, P.M.H., D. CCLVIII.

108. “Dixit quod termini de Alvarelos incipiunt sic: per viam veteram Sancti Cristofani, quomodo venit ad incluzilatam inter Palmazanos et Alvarelos.” Inquirições, 1258 cit. por Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 171.

109. “Da ponte romana poderá ser o actual primeiro arco do lado sul. Na verdade é tecnicamente bastante diferente dos demais. As suas aduelas entremeiam-se em testa e peito, como os latinos usaram. Contudo, isto não é garantia absoluta. Em verdade, os árabes imitaram perfeitamente esta técnica. Nesta hipótese este arco dever-se-ia a mestra árabe. Os outros arcos, siglados, quebrados, são da última parte da Idade Média.” Idem, *ibidem*, pp. 177-188.

110. Idem, *ibidem*, 187.

111. Idem, *ibidem*, 171.

112. Idem, *ibidem*, 196.

113. “Na inquirição de D. Dinis sobre os limites do couto de Águas Santas cita-se o marco ‘que esta a par da estrada que uay do porto para alfena hu chamam a deuesa.’ Na mesma inquirição há ainda idêntico testemunho. A estrada de Ermesinde passava por Alfena, que em 1527 se diz ‘povoação junta’ com setenta e oito moradores. Por este lugar ser de muita passagem se funda nele uma gafaria, junto da ponte medieval que transpunha o Leça. (...) Era ainda aí perto, em Ferrarias, no lugar seguinte, que se fazia a mais antiga feira documentada desta zona. (...) Teria acabado no século XII.” Idem, *ibidem*, p. 172.

atual concelho de Santo Tirso em Água Longa, dirigindo-se, através do antigo troço, por Carreira e pelo Monte Córdova até Roriz, “indo passar o rio Vizela na ponte romana de São Martinho do Campo.”<sup>114</sup> No entanto, esta última fase do caminho perdeu alguma notoriedade na Idade Média pois, um outro ramal, possuidor de um maior grau de atração, ligava Carreira a Santo Tirso – onde passaria muito próximo ao mosteiro de São Bento, situado na margem esquerda do Ave<sup>115</sup> -, a Burgães e a Negrelos, onde foi edificada uma ponte já “nos fins da época mediéfica.”<sup>116</sup> Cruzado o Vizela, respetivamente em S. Martinho do Campo ou em S. Tomé de Negrelos, os dois ramais juntar-se-iam de novo em Moreira de Cónegos, seguindo depois num só percurso até Guimarães.

A desmultiplicação e o grande fluxo de caminhos medievais que se desenvolviam perpendicularmente ao vale do Ave não coloca de parte a existência de caminhos que atravessavam aquele território numa direção oposta, ligando o interior à costa. Tal como referimos quando abordámos a viação romana, estes caminhos deviam ser já antigos. No entanto, no período medieval eles aparecem já bem documentados como constatado por Ferreira de Almeida e Cunha Freitas.

“Uma destas rotas para o mar aparece documentada a sul do Ave. Passava a Retorta, Vilarinho e Vairão, seguindo, naturalmente, para a Trofa e tinha ligação com as outras terras da Maia.”<sup>117</sup> É possível que ela estabelecesse uma conexão até Santo Tirso e, daí, por S. Tomé de Negrelos ou S. Martinho do Campo, se dirigisse até Guimarães, acompanhando todo o vale do Ave, pela estrada que vinha do Porto. Pelo meio, cruzaria todas as outras vias que temos vindo a descrever: em Vilarinho, a via Veteris/Karraria Antiqua; na Trofa, o caminho entre o Porto e Braga. Este trajeto é muito similar àquele que é seguido atualmente pela N104, entre Vila do Conde e Santo Tirso, local onde converge com a N105 seguindo até Guimarães.

Para além do caminho a sul do Ave, Ferreira de Almeida sugere um outro que se desenvolveria, na margem norte do rio, entre Guimarães e Vila do Conde. Segundo o autor, o seu trajeto, depois de atravessado o rio Selho, seguiria para Famalicão, cruzando o Ave na ponte de Serves e passando na Venda Nova, Vendas de Vermoim, Portela e Requião. Em Famalicão, segundo um documento do século XV, “a

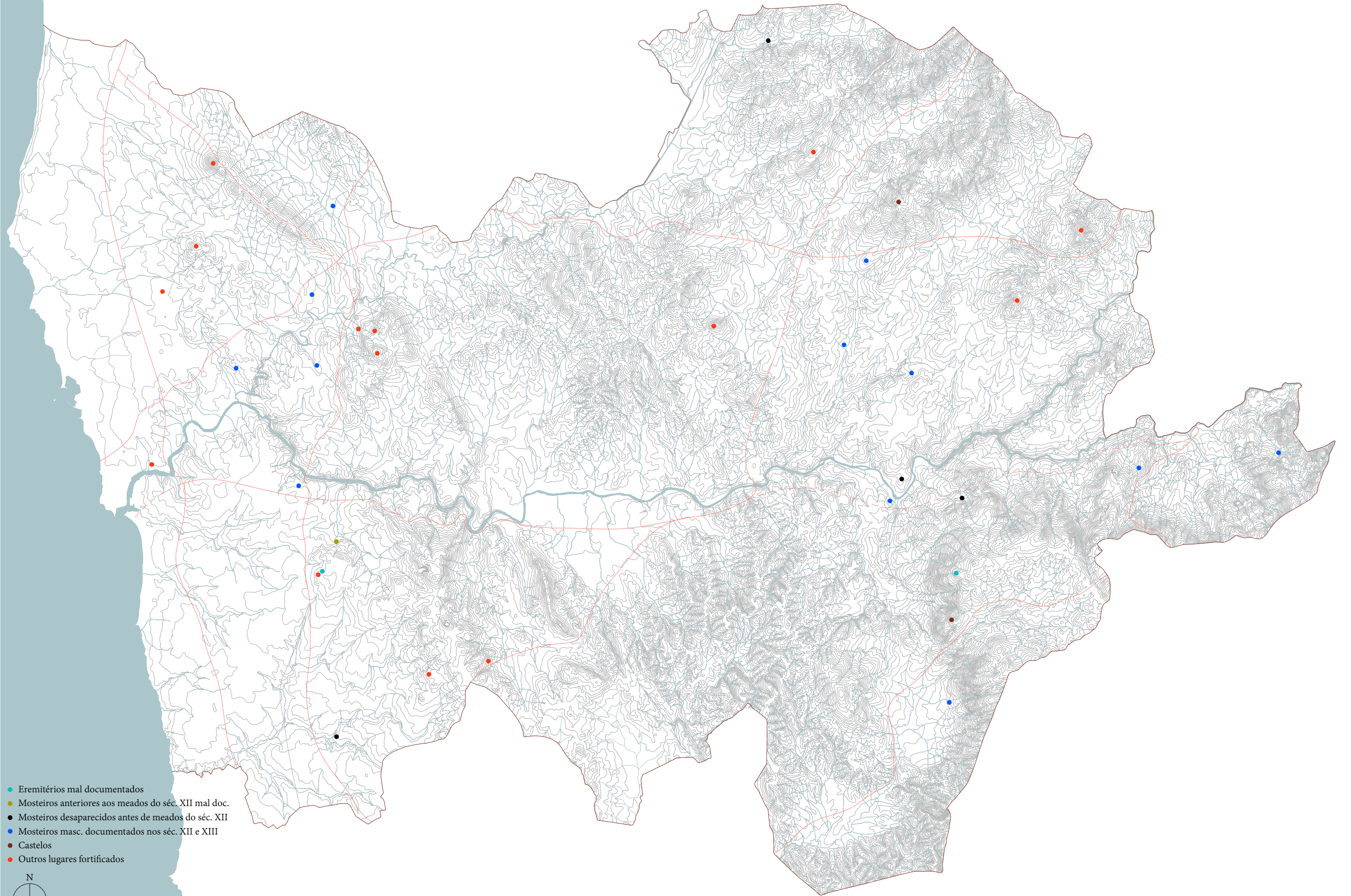
114. Idem, *ibidem*, pp. 172-173.

115. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, vol. I, Porto, Ed. autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P (Ed. policop.), pp. 182-185.

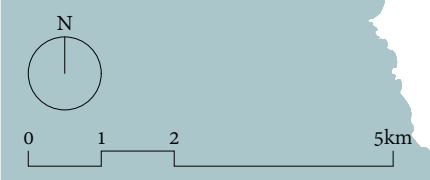
116. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 173.

117. Idem, *ibidem*, p. 179; D. Et Ch., P.M.H., D. CXCVIII; CCCLII; Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, “Estradas velhas entre Leça e Ave”, in *Douro-Litoral*, Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História, ser. IV, vols. I-II, Porto, Junta de Província, 1950, p. 61.





- Eremitérios mal documentados
- Mosteiros anteriores aos meados do séc. XII mal doc.
- Mosteiros desaparecidos antes de meados do séc. XII
- Mosteiros masc. documentados nos séc. XII e XIII
- Castelos
- Outros lugares fortificados





estrada passava junto da igreja, no lugar de Forno”<sup>118</sup>, seguindo até Gondifelos e, possivelmente, Rates, onde se cruzava com a via Veteris/ Karraria Antiqua. A partir desse ponto, o caminho atravessaria o atual concelho de Vila do Conde até à costa, num percurso muito semelhante ao da N 206 que liga, precisamente, os concelhos de Guimarães e de Vila do Conde.

2.2 Os caminhos comerciais no contexto de quinhentos

O mar: uma velha atração, um novo impulso

Na primeira parte desta dissertação abordámos os fatores naturais e sociais comuns ao Baixo Ave e ao restante território do Entre-Douro-e-Minho, identificando uma ocupação intensa que se foi sedimentando ao longo dos séculos, corporizada sob um sistema complexo de vivências coletivas em torno da terra e do mar, dois elementos fundamentais na matriz de povoamento do noroeste português.

A simbiose entre o território e o oceano contíguo ajudou a criar, desde tempos remotos, as condições necessárias para que as populações se disseminassem nas planícies e encostas suaves daquela região. Através dos vales profundos que intersetam a costa atlântica, a influência do oceano, “levada por ventos de oeste e chuvas abundantes, marcada num cortejo de plantas e culturas que requerem humidade”<sup>119</sup>, dominou, como avisa Orlando Ribeiro, “(...) as relações gerais da terra portuguesa.”<sup>120</sup> Residiu, por isso, no Atlântico, a razão primeira para a determinação de uma “personalidade geográfica”<sup>121</sup> de Portugal.

Esta forte influência fez-se também sentir na atração que o oceano, isto é, o litoral, desde sempre exerceu sobre as populações. Conforme sublinha Brochado de Almeida no artigo a que já nos referimos<sup>122</sup>, na Idade do Ferro os povos indígenas procuravam o pescado e o sal junto da costa, prática que se terá mantido com relativa intensidade praticamente até ao final da dominação romana. No entanto, ao contrário do desenvolvimento de um sistema agrícola intensivo no interior dos vales, marcado

118. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, Vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 194.

119. Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 123.

120. Idem, *ibidem*, p. 123.

121. Lautensach, Hermann, “A individualidade geográfica de Portugal no conjunto da Península Ibérica”, in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, ser. 49, n. 11-12, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1931, pp. 362-409.

122. Almeida, Carlos Alberto Brochado de, “A exploração de sal na costa portuguesa a Norte do rio Ave - Da Antiguidade Clássica à Baixa Idade Média” in *I Seminário Internacional sobre o sal português*, nº1, Porto, 2004, Porto, I.H.M., 2005.

xxvii.  
Baixo Ave: os caminhos medievais, mosteiros e locais fortificados segundo Ferreira de Almeida.

pelo aperfeiçoamento ininterrupto dos métodos de exploração dos solos, a ocupação das áreas do litoral e as atividades marítimas nem sempre se desenvolveram de forma continuada. “Nas vilas rurais, constituídas sob o domínio de Roma, fundou-se em bases sólidas e nas principais formas a cultura da terra; sistematizada, fixou-se com tal firmeza que jamais se interrompeu, avançando e melhorando sempre. O trabalho do mar, pelo contrário, só passado muitos séculos se organizou.”<sup>123</sup>

No período compreendido entre a Reconquista e os primeiros tempos da monarquia portuguesa, a atração da orla marítima nortenha, assolada por ataques piratas mouros e normandos, foi alvo de especiais cuidados. Essa preocupação latente estará na base de uma aparente diminuição do povoamento que agora, como vimos anteriormente, se fixava sobretudo no interior dos vales. Por isso se compreenderá que “as duas actividades mais culminantes da nação, a lavoura e a arte de navegar, manifestaram-se em épocas bem distanciadas. A primeira, remontando aos tempos antigos, cedo se desenvolveu e radicou. A segunda atinge apenas um certo aperfeiçoamento e importância decisiva pouco depois da independência do condado português.”<sup>124</sup>

“Estabelecida a segurança do litoral em virtude da tomada de Lisboa, não tardou a revelar-se nas nossas populações costeiras do norte, uma nova ordem de coisas”<sup>125</sup>, situação que viria a reforçar-se exponencialmente a partir de quatrocentos, quando o povoamento do Entre-Douro-e-Minho sofre uma *atlantização* verdadeiramente notável. “E essa dinâmica (...) exprime-se, fundamentalmente, em dois níveis hierárquicos articulados entre si: em primeiro lugar, o interface e a catalisação gerados pelas infraestruturas portuárias, impulsionadoras de novas cidades ou do incremento do cosmopolitismo e urbanidade do *foreland*; em segundo, a proximidade linear dos povoados do interior ao litoral e a crescente importância do mar para a atividade económica da vida rural do *hinterland*.”<sup>126</sup>

Nesse contexto, Vila do Conde surge, já nos inícios de quinhentos, como um dos principais portos marítimos nortenhos que viria a atrair sobre si importantes fluxos comerciais que, pese embora as limitações políticas e territoriais daquele concelho, se tornariam fundamentais para uma parte substancial do Baixo Ave.

---

123. Sampaio, Alberto, *As póvoas marítimas - Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Col. Documenta Historica, Lisboa, Ed. Vega, 1979, p. 9.

124. Idem, *ibidem*, p. 9.

125. Idem, *ibidem*, p. 53.

126. Ribeiro, Orlando, *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1986, p. 124.

*Vila do Conde: um porto nortenho na expansão ultramarina*

A progressiva consolidação da monarquia portuguesa, assente numa expansão territorial prolongada para sul, fez-se acompanhar por um clima crescente de pacificação da orla marítima, que culminaria, já no século XVI, na expansão ultramarina que projetava o território nacional para fora dos seus limites, fazendo da “porção de mar entre a costa portuguesa e as Ilhas Adjacentes, cruzamento de rotas de três partes do mundo.”<sup>127</sup>

No entanto, embora o oceano se tenha afirmado como ponto de convergência central a partir daquele século, não podemos omitir os passos preponderantes e impulsionadores dados durante os séculos precedentes no sentido de aproximar as populações da vivência que o mar, até ali secundarizado, lhes proporcionaria. Alguns documentos daquele tempo comprovam que “enquanto os reis batalhadores adiantam a passos agigantados as conquistas no sul, o povo da primitiva província portuguesa vai fazer o primeiro ensaio de navegação, lançando-se no comércio marítimo internacional.”<sup>128</sup>

“Apesar de ser a barra do Douro a principal da pequena costa, o desenvolvimento foi simultâneo em toda.”<sup>129</sup> Pelo século XIII, em Argivai, na Póvoa de Varzim, onde a coroa portuguesa detinha vários reguengos, denotava-se uma atividade pesqueira significativa, mesmo nos locais mais interiores da freguesia. O porto mais próximo, o da Póvoa, servia, já naquela época, para entrada e saída dos pescadores tributários, que aí aparelhavam e descarregavam os barcos. No reinado de D. Dinis, paralelamente a um desenvolvimento geral da navegação portuguesa, “havia na enseada poveira um tráfego digno da atenção do fisco.”<sup>130</sup> Em Vila do Conde e em Pindelo<sup>131</sup>, junto da foz do Ave, os relatos e vestígios de atividades ligadas ao mar são muito remotos, com origens na Antiguidade. E é justamente essa importante tradição para as populações locais que, vinda do interior, ali se ia fixando, que estará na base de um historial de conflitos, entre aquelas duas localidades, na luta pela posse e domínio dos recursos fluviais e, em específico, da foz do Ave.

Em linha com aquilo que vinha sendo o seu passado de fortes relações com o mar, na transição entre os séculos XV e XVI, inicia-se, em Vila do Conde e Azurara, um desenvolvimento exponencial da atividade marítima, que agora se irá concentrar fundamentalmente numa navegação oceânica longínqua. O porto é o símbolo

127. Idem, *ibidem*, p. 124.

128. Sampaio, Alberto, *As povóas marítimas - Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Col. Documenta Historica, Lisboa, Ed. Vega, 1979, p. 52.

129. Idem, *ibidem*, p. 53.

130. Idem, *ibidem*, p. 62.

131. Sede da paróquia que compreende as atuais freguesias de Azurara e Árvore.

e o espaço próprio desse crescimento, lugar onde uma sociedade de matriz rural, representada nas velhas estruturas de povoamento do interior, se projetará no *novo mundo* a que, aos poucos, se vai abrindo. À semelhança do que acontece tanto a sul como a norte, com os portos do Douro, de Matosinhos, de Leça, de Esposende, de Viana do Castelo e de Caminha, o porto de Vila do Conde constituirá uma nova centralidade regional, garantindo uma interação permanente entre o *hinterland* e o *foreland*.

Como sublinha Amélia Polónia, embora Vila do Conde, enquanto espaço concelhio, não dominasse, “territorial e politicamente, vastas áreas do Entre-Douro-e-Minho, exerceu, de facto, sobre elas, um significativo poder de atracção e uma notável influência social e económica”<sup>132</sup> que se traduziu, de forma centrípeta, numa considerável capacidade de mobilização, não só das populações de povoações vizinhas, como da Póvoa de Varzim e Azurara, mas também “de vastas camadas da população rural envolvente, em particular dos então vastíssimos concelhos da Maia e Barcelos.”<sup>133</sup> “A localização do porto de Vila do Conde confere-lhe, um estatuto privilegiado como via de acesso marítimo e de drenagem de mercadorias a serviço de um vasto ‘hinterland’ de Entre-Douro-e-Minho, em que avultam as cidades de Guimarães, Braga e Barcelos, já que o porto de Esposende, pelas suas limitações naturais, se encontra confinado a modestos papéis no domínio comercial. A Vila do Conde afluem, assim, pelo seu posicionamento estratégico, capitais e negócios de mercadores e agentes económicos desses concelhos, em busca de um porto de mar e da oferta de transporte marítimo, a que a vila mostrou ser capaz de satisfatoriamente responder.”<sup>134</sup> Mas a centralidade de que Vila do Conde usufruiu, justifica-se, também, pelas dimensões reduzidas do próprio termo do concelho que, privado “de um território que o abasteça e que mobilize investimento no sector agrícola”<sup>135</sup>, o torna dependente do necessário abastecimento exterior que se realizava por via marítima.

Se com a renovada atracção da costa, e muito concretamente do porto de Vila do Conde, se regista, a partir de quinhentos, um movimento pendular de pessoas e mercadorias entre o vasto *hinterland*, compreendido entre o Cávado e o Leça, não menos relevante serão “as relações inter-portuárias, redes de complementaridade de pequenas escalas na mesma linha litoral, que geram dinâmicas locais e que fazem da suprarreferida centralidade um fenómeno mais extensivo e distribuído ao longo da

xxviii.  
Convento de Santa Clara  
[Vila do Conde].

xxix.  
Foz do Ave  
[Vila do Conde].

132. Polónia, Amélia, *Vila do Conde – um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, Ed. Autor, 1999, Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 859.

133. Idem, *ibidem*, p. 859.

134. Idem, *ibidem*, pp. 857-858.

135. Idem, *ibidem*, p. 857.



xxviii.



xxix.



costa.”<sup>136</sup>

*Os caminhos do hinterland do Entre-Douro-e-Minho*

Como dizíamos, seguindo Amélia Polónia, a posição de destaque de Vila do Conde, assumida especialmente a partir de quinhentos, resulta do seu enquadramento estratégico como via de acesso marítimo para escoamento de mercadorias, respondendo também aos critérios exigidos pelo desenvolvimento do ramo da navegação. No entanto, esta posição, embora tenha contribuído para uma atenção redobrada por parte do poder central, que reconheceu “a vitalidade e potencialidades da vila enquanto porto de mar”<sup>137</sup>, não se materializou num domínio político e administrativo muito extensivo. O seu posicionamento e a atração centrípeta que exerceu sobre vastas áreas do território que não estavam confinados ao seu próprio espaço administrativo, fez-se, sobretudo, por via dos caminhos que se foram integrando no período medieval. Terão sido justamente estes elementos que suportaram a centralidade de Vila do Conde, que até aí, como vimos, tinha permanecido entregue a uma relativa marginalidade.

Quando descrevemos, anteriormente, apoiados na leitura de Carlos Alberto Ferreira de Almeida e de Eugénio Andrea da Cunha Freitas, os caminhos medievais que percorriam o território do Baixo Ave, fizemos uma sucinta aproximação à velha estrada que, ao longo da costa, se deslocava do Porto para Vila do Conde e, daí, por Esposende até Viana do Castelo. Este caminho parece indicar o percurso da velha *via per loca marítima* romana que, desde muito cedo, segundo Ferreira de Almeida, se tornou numa linha de comércio importante por unir vários centros de pescarias e de exploração do sal estabelecidos ao longo da costa nortenha.<sup>138</sup> No entanto, a secundarização de que foi alvo todo o litoral durante a Idade Média, determinou um certo declínio na utilização daquele caminho que, findou, naturalmente, no século XVI, quando o desenvolvimento dos velhos portos marítimos definiu as novas relações inter-regionais e inter-portuárias a que já nos referimos.

O caminho, vindo de sul, dirigia-se do Porto até Matosinhos e a Leça, passando depois

---

136. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 128.

137. Polónia, Amélia, *Vila do Conde – um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, Ed. Autor, 1999, Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 858.

138. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 167.

junto do mosteiro de Lavra, como comprova um documento de 897.<sup>139</sup> Entrando no atual concelho de Vila do Conde junto à foz do rio Onda, seguia até Azurara onde, por esta época, se atravessava o Ave em barca.<sup>140</sup> Segundo Ferreira de Almeida, a partir de Vila do Conde, “o percurso da estrada não deveria afastar-se muito do traçado da actual, dirigindo-se à Póvoa, que já na Meia Idade assume importância”<sup>141</sup>, e, atravessando o Cávado, a Esposende, “zona marítima de armadores votada, especialmente, ao comércio de tabuado com Lisboa e ao sal com Aveiro.”<sup>142</sup> Depois, o caminho, percorrendo o litoral, passava em Neiva e em Darque, até chegar a Viana do Castelo, seu destino final.

Se o caminho entre Porto e Viana, juntamente com as vias medievais que também já descrevemos e que ligavam aquela cidade às de Braga e Guimarães, se tornou preponderante para as ligações inter-regionais entre os principais portos e centros urbanos que pontuavam a costa do noroeste, não menos importantes foram “os trajectos horizontais: os caminhos comerciais projectados na direcção do mar. A busca de pescado e de sal, bens de consumo essenciais na época medieval e moderna, são móveis nucleares dessa orientação viária, como o seriam também, por toda a época moderna, o transporte de mercadorias que, vindas do interior, se dirigiam aos principais portos de embarque (...)”<sup>143</sup> No contexto regional do Ave, estes caminhos direccionados à costa, seriam os que, provenientes do interior do vale, se estabeleciam desde o medievo. Assim, as que, saindo de Braga e Guimarães, se entroncavam em Vila Nova de Famalicão, e a que, saída de Barcelos, passava também em Rates, seriam as principais linhas de ligação de um vasto *hinterland* a Vila do Conde.

### 2.3. Século XIX e o Fontismo: os caminhos como imagem de progresso

O século XIX revolucionou de forma indelével o modo como as sociedades europeias se organizaram em torno de uma ideia de progresso baseado no desenvolvimento económico, tecnológico e científico.

Em Portugal, embora neste século se tenha operado “a única revolução social por

139. Idem, *ibidem*, p. 168.

140. O local da passagem deveria ser realizado junto ao local onde, mais tarde, e 1793, se edificou a primeira ponte nesta zona do Ave.

141. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 1968, Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 180-181.

142. Idem, *ibidem*, p. 181.

143. Polónia, Amélia, “A definição de redes comerciais no hinterland de Entre-Douro-e-Minho – as articulações definidas a partir do porto de Vila do Conde (séc. XVI)” in *Actas do XXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*, Braga, U.M., p. 5.

que o nosso país [passou] desde o fim do século XV”<sup>144</sup>, o processo de adesão à nova corrente foi sendo adiado pelos sucessivos períodos de instabilidade que se viveram particularmente na primeira metade de oitocentos. As invasões francesas, a proclamação da independência do Brasil, as guerras civis, as lutas Liberais ou até os levantamentos populares serão fator de bloqueio às novas manifestações de matriz fundamentalmente ideológica e política. Mas, neste período, os obstáculos ao progresso defendido pelo regime liberal não se esgotam nas múltiplas disputas registadas. Portugal era, nos inícios de oitocentos, um país caracterizado por um arcaísmo considerável, pobre, dominado por uma sociedade ruralizada organizada em pequenos núcleos locais autonomizados, fatores que constituíam autênticas forças de bloqueio às grandes reformas liberais. Mas foi justamente neste contexto de guerras, de desorganização administrativa e de contração do comércio externo, que, progressivamente, “o país mudou de instituições, através da mais radical das suas revoluções políticas, a qual criou a estrutura institucional básica e a linguagem e os conceitos da Época Contemporânea em Portugal.”<sup>145</sup>

Findo o período de conflitos e guerras internas, e com a garantia de alguma estabilidade, o reformismo liberal, conhecerá, a partir da década de 50, um dinamismo considerável. A Regeneração, processo teorizado por Alexandre Herculano, deveria dar origem, no entender do autor, a um movimento político e marcadamente ideológico que eliminasse a imagem de um país pobre e muito pouco desenvolvido, motivos que estão na base dos permanentes conflitos em que Portugal mergulhara e na corrupção latente da classe política.<sup>146</sup> É nesse contexto que surge, associado eternamente ao ideário de progresso da época, a figura de António Maria de Fontes Pereira de Melo. Será este homem que, ocupando o primeiro plano da política portuguesa entre as décadas de 1850 e 1880<sup>147</sup>, travará a luta pelo progresso, pelo fomento da riqueza e pela consolidação do regime constitucional. Mas, como afirma Rui Ramos, essa luta “acabou por mudar o regime tanto ou mais do que a economia.”<sup>148</sup>

---

144. Herculano, Alexandre, *Opúsculos*, vol. II, Lisboa, Ed. Joel Serrão, 1984, p. 307.

145. Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalo, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 491.

146. Herculano, Alexandre, *Opúsculos*, vol. II, Lisboa, Ed. Joel Serrão, 1984, p. 145-147; Sobre o tema, aconselhamos a leitura de *A queda dum anjo*, escrito por Camilo de Castelo Branco e publicado em 1866. Neste romance satírico, o autor descreve a vida de um fidalgo transmontano que, eleito como deputado, se deixa corromper pelo luxo e pela vida faustosa da Lisboa da época.

147. “A partir de 1851, foi ministro e chefe de Governo muitas vezes, acumulando até à sua morte, em 1887, um total de 21 anos no Governo.” Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalo, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 521.

148. Idem, *ibidem*, p. 521.

1834-1851: conflito e transformação administrativa

Em 1834, com o fim da guerra civil que opôs absolutistas e liberais, rapidamente se tentaram promover alterações significativas na administração do reino que incidiam numa profunda corrente ideológica veiculada pela política vigente. Mas estas alterações não se fizeram, como atrás dissemos, num clima de total estabilidade. Mesmo terminado aquele conflito, o controlo militar permaneceu por muito tempo e o país viveria, até 1851, em permanente sobressalto. Em apenas duas décadas houve inúmeros golpes de estado e duas guerras civis (1837 e 1846-1847).

Longe de ser uma ideologia homogénea, como defende Rui Ramos <sup>149</sup>, “talvez o que mais unisse os liberais fosse a tradição política do ‘patriotismo cívico’, que poderíamos definir como ‘republicana’, não no sentido de tornar electiva a chefia do Estado, mas no sentido de fundar uma comunidade soberana de cidadãos patriotas e pessoalmente ‘independentes’, apenas sujeitos à lei e participando livremente nos debates públicos e na direcção do Estado através das instituições representativas.” <sup>150</sup> E é, precisamente, através da direcção do Estado que o liberalismo português começará a impor as ideias que há muito tinham vingado na Europa.

Embora inicialmente reduzidas ao plano administrativo e legislativo, tornava-se urgente que as transformações a executar rompessem por completo as velhas estruturas enraizadas na sociedade portuguesa que refletiam um tipo de organização oposto ao que agora se pretendia para que se atingissem os pressupostos de uma nação coesa e global, centralizada em torno da figura do Estado. Esta mutação gerou, rapidamente, inúmeros anticorpos por todo o país. Tomaram lugar no seio, não só das comunidades locais, mas também de alguns sectores intelectuais mais conservadores e moderados da sociedade portuguesa, gerando manifestações de grande contestação. “A muitas comunidades, dispersas por vales e serranias, o novo regime chegou como uma intromissão violenta.” <sup>151</sup>

A partir da década de 30, o Estado, que agora se afigurava como a entidade onde

---

149. “Seria (...) um erro tratar as ideias dos liberais como uma ideologia homogénea, deduzida de um princípio (o ‘Estado mínimo’), algumas fontes clássicas (Adam Smith ou John Locke) e uma identidade social (a ‘burguesia’), ou reduzi-las a simples fator do que chamamos ‘modernização’. As concepções dos liberais tinham origens várias: a tradição do humanismo cívico dos séculos XVI e XVII, a economia política do fim do século XVIII, a ciência da administração pública do princípio do século XIX, e a história das revoluções inglesa (1688) e francesa (1789).” Idem, *ibidem*, pp. 491-492.

150. Idem, *ibidem*, p. 492.

151. Idem, *ibidem*, p. 509.

se concentrariam todas as esferas de poder, começava uma tentativa de captação das intervenções dos diversos níveis de administração. Entre 1832 e 1834, envoltas em grandes polémicas, são postas em prática algumas das medidas mais ousadas que passavam pela supressão das sisas sobre transacções - a principal receita dos municípios -, pela abolição dos velhos tribunais, juntas e conselhos de administração central e pela retirada do poder de julgamento às câmaras municipais.<sup>152</sup> Era a centralização do país que vingava sobre todas as outras formas de poder.

Entre todas as alterações, as mais reformistas são, no entanto, as que modificam bruscamente o quadro de administração territorial em que Portugal se encontrava dividido. A 13 de agosto de 1832 revogaram-se os bens da Coroa, aboliram-se os forais e, dois anos depois, dissolveram-se as Ordens Religiosas, alienando-se o seu património. Davam-se, assim, os primeiros passos para a unificação territorial desejada que resultou no “fim do ‘Antigo Regime’, de instituições e formas de poder e relacionamento que datavam de havia séculos – a maior e mais brusca transformação político-social da História portuguesa.”<sup>153</sup>

Como principal obstáculo à ideia de progresso, surge, desde logo, o poder da Igreja. Como afirma Mouzinho da Silveira, em 1832, “para estabelecer a Carta em Portugal é absolutamente indispensável quebrar a independência do clero.”<sup>154</sup> É exatamente a partir da constituição, que estabelecia uma nova ordem de coisas, que tanto o clero como a nobreza, principais inimigos das reformas liberais, vão ser destituídos da realidade que até aí se lhes atribuía. No entanto, tanto “em Portugal como na Europa, o projeto de influência iluminista e antropocêntrico de separação entre o Estado e a Religião foi, na verdade, concretizado com a dissociação entre Estado e Igreja e a integração da religiosidade, que permaneceu entre a sociedade, no primeiro.”<sup>155</sup>

Seguindo o modelo francês divulgado por Charles Bonnín<sup>156</sup>, os primeiros governos liberais intentam também uma racionalização da administração que, através do Estado e das diversas ramificações em que este se ia desdobrando, atinge o espaço de domínio das câmaras municipais. Tal como o clero, estas estruturas de poder local vão sendo eliminadas ou integradas na nova estrutura de administração pública. “(...) Os concelhos, que tinham sido comunidades autónomas lidando com um poder distante e indirecto, eram agora órgãos administrativos de um Estado nacional, submetidos

---

152. Idem, *ibidem*, p. 493.

153. Idem, *ibidem*, p. 493.

154. Silveira, José Mouzinho da, *Obras*, vol. I, Lisboa, F.C.G., 1989, p. 1138.

155. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 223.

156. Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalves, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 510.

directamente a um Governo vigilante.”<sup>157</sup>

Se, como referimos, a primeira metade do século se pautou pelos conflitos e guerras internas, civis ou militares, ela foi também fértil no estabelecimento das primeiras reformas estruturais que, sob uma grande resistência popular, haveriam de servir como suporte fundamental das transformações do período que lhe seguiu.

#### *A Regeneração e o Fontismo: o Estado na administração do território*

Na transição da primeira para a segunda metade do século XIX, sob um clima de intensa instabilidade e desorganização, o modelo do liberalismo era colocado à prova e só com muito custo conseguiria introduzir e prosseguir o seu desígnio reformador progressista que tardava em se afirmar em Portugal.

No entanto, a partir de 1846, um novo período de intensos conflitos abalou a sociedade portuguesa. Naquele ano, a resistência e a revolta popular, não constituindo novidade, ganham um novo alento. A 16 de abril, “Guimarães foi tomada de assalto por uma multidão de gente do campo [e] Braga ficou cercada por milhares de camponeses (...)”<sup>158</sup> que se opunham ferozmente ao imposto de repartição e à proibição dos enterros nas igrejas. A insubordinação ficou conhecida como a Revolta da Maria da Fonte e o alvo da ira dos manifestantes era o governo dirigido por Costa Cabral.

O movimento reivindicativo e particularmente agressivo constituído, segundo aponta Costa Cabral aos deputados, por “três mil pessoas armadas com fouches roçadoras, alavancas, chuços, espingardas”<sup>159</sup>, desencadeia um novo período de instabilidade profunda que só terminará, em 1851, com a Regeneração. É com este processo, de onde saiu um novo governo chefiado por Saldanha, que aparecerá a figura incontornável de Fontes Pereira de Melo. Ainda que numa posição secundária dentro do próprio governo, é ele quem, por via da acumulação da pasta ministerial da Fazenda com a das Obras Públicas, Comércio e Indústria – criada em 1852 -, irá lançar um programa de reformas que permita criar riqueza e consolidar o projeto liberal através da construção de milhares de quilómetros de estradas e caminhos-de-ferro por todo o país. O que estaria verdadeiramente na base das propostas do ministro seria a unificação territorial de Portugal, o único meio para atingir os princípios ideológicos que se iam integrando na administração do reino.

Na época, vivia-se, na Europa, um período de grande prosperidade e entusiasmo

157. Idem, *ibidem*, p. 510.

158. Idem, *ibidem*, p. 518; Questionamo-nos sobre a quantidade de camponeses que poderiam ser provenientes das zonas rurais do Baixo Ave.

159. Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalves, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 515.



que inevitavelmente se terá repercutido em Portugal, razões que, ao que tudo indica, colocaram à disposição de Fontes Pereira de Melo um conjunto de recursos a que os seus antecessores não tiveram acesso. Em todo o caso, os seus maiores aliados foram a sua própria determinação e a perspicácia com que se dedicou, de forma arriscada, à coleta de fundos que lhe permitiu, como ousou declarar, transformar o país.

Inspirado pelos *saint-simonistas* franceses, o seu programa de “melhoramentos materiais”<sup>160</sup> não se limitava a um carácter estritamente económico. Ele constituía uma plataforma política que pretendia juntar todos quanto possível na mesma missão. A 7 de fevereiro de 1854, o seu discurso transmitia isso mesmo: “Unamo-nos todos, sem distinção de partidos, no sentido de sermos úteis ao nosso país.”<sup>161</sup>

#### *Um sistema de caminhos na construção da nação*

A discussão em torno da grande transformação que Portugal viria a sofrer a partir de 1851 ou, mais precisamente, a partir de 1852, ano da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (MOPCI), está longe de ser absolutamente original no seio da sociedade portuguesa. Na verdade, desde os finais do século anterior, principalmente após o terramoto de Lisboa, em 1755, foram vários os momentos de discussão sobre a necessidade premente da infraestruturação do país. Em 1760, apenas cinco anos após a tragédia que abalou Lisboa e uma parte considerável do território nacional, Figueiredo Seixas redigia o *Tratado de Ruação para emenda de ruas, das cidades, villas e logares deste Reino*. No início da década de quarenta do século seguinte, uns anos antes da criação do MOPCI e do seu Conselho de Obras Públicas, Mouzinho de Albuquerque apresenta ao governo, em representação da Sociedade Promotora das Comunicações do Reino, uma proposta que visava a definição de uma estratégia de vias de comunicação de escala nacional. O documento refletia uma posição muito enriquecida pelo conhecimento das realidades estrangeiras com que Albuquerque se cruzara e chega mesmo a basear-se num mapa que o próprio formulou, em 1840, – *Sistema de Comunicações de terra ou estradas de primeira classe* – e que contemplava a construção de trinta novas estradas que ligavam Lisboa aos pontos mais distantes do país. A nova proposta, entregue ao governo em 1842, assentava sobre “três objectivos: criar os fundos necessários para a construção de vias de comunicação, definir o projecto das vias prioritárias e propor um sistema de fiscalização que assegurasse a regularidade da cobrança e a boa administração do dinheiro a empregar nas obras públicas.”<sup>162</sup> No entanto, ao contrário do que viria a

160. Idem, *ibidem*, p. 523.

161. Idem, *ibidem*, p. 523.

162. Macedo, Marta, *Projectar e Construir a Nação – Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*, Lisboa, I.C.S., 2012, p. 134.

sucedem nas décadas seguintes, a nova proposta não contemplava, ainda, a construção de linhas de caminho-de-ferro.

Gorados os planos de Albuquerque e da Sociedade Promotora das Comunicações do Reino, “dependentes de uma administração competente, forte e centralizada na definição dos projectos e estratégias”<sup>163</sup> que todavia ainda não existiam, caberia ao MOPCI, chefiado por Fontes Pereira de Melo, a condução e a incrementação de um plano estratégico de grande dimensão, responsável por tornar Portugal num país menos dividido, onde todas as povoações estivessem mais próximas entre si. Todavia, esta intervenção não será inaugural em Portugal, já que nas décadas antecedentes se começavam já a desenvolver as primeiras obras públicas de alguma projecção.

Ainda que sob uma grande inconstância governativa, com sucessivas substituições de governos, aquele ministério operará um conjunto de significativas transformações no campo da infraestruturação do território, fruto de uma estabilidade no aparelho do Estado. De facto, contrariando as inconstâncias do poder político, o núcleo central da elite administrativa, ou seja, as direcções-gerais, revelaram-se extremamente duradouras.”<sup>164</sup>

A nova política passará obrigatoriamente pelo Conselho de Obras Públicas, criado, tal como o MOPCI, em agosto de 1852, e será implementada através de uma série de instituições dele dependentes, fruto da reorganização e progressiva hierarquização administrativa do aparelho estatal. Será a partir daquele Conselho, composto na sua generalidade por engenheiros, que se definirá um “plano geral das vias de comunicação e sistema de irrigação do território.”<sup>165</sup> Como lembra Marta Macedo, a visão dos conselheiros, embora detentora de pragmatismo, não colocava de lado uma dimensão verdadeiramente utópica que se revela, sobretudo, “sempre que falam da construção de canais e do melhoramento dos rios portugueses.”<sup>166</sup>

Imbuído num espírito de progresso, embora não repentino, como defende Pedro Bragança<sup>167</sup>, o MOPCI lança, principalmente a partir de 1854, uma autêntica revolução das condições infraestruturais do país, que se prolongará, de forma intensa, até à última década do século XIX, deixando um legado que perdurará no tempo até à

163. Idem, *ibidem*, p. 135.

164. Idem, *ibidem*, p. 161.

165. Idem, *ibidem*, p. 166.

166. Idem, *ibidem*, p. 170.

167. “(...) mesmo depois de 1852, até 1854, naquele Conselho [de Obras Públicas], ‘apenas se tinham iniciado trabalhos de importância menor’, pelo que somos levados a crer que o despertar da Regeneração não terá levado a alterações de rompanse ou ‘repentinhas’ (...)” Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 227.

década de 70 do século seguinte.

O plano passava, então, pela construção e integração em todo o território de três elementos de escala considerável e estrategicamente importantes: estradas, caminhos-de-ferro e portos. Em menos de quatro décadas, de 1852 a 1890, os escassos 218 quilómetros de estradas macadamizadas existentes em Portugal, transformaram-se em 8696 quilómetros. Durante esse período foram igualmente lançados uns impressionantes 1689 quilómetros de via férrea que colocavam Lisboa e Porto a um distância temporal de apenas oito horas, em completo contraponto com o que até aí acontecia.<sup>168</sup> Da mesma forma que estas infraestruturas ligavam e aproximavam as várias regiões do país, elas aproximavam-no também da restante Europa. Paris e Lisboa estavam agora separadas por apenas dois dias de viagem. Paralelamente à construção destas redes, e para lhes dar suporte, são ainda edificadas um conjunto de outras obras notáveis que incluíam pontes, como a de D. Maria, sobre o Douro, projetada por Gustave Eiffel, ou os 13 túneis e 14 pontes da linha da Beira Alta.<sup>169</sup> Mas não menos importante que o crescimento verificado nas redes viária e ferroviária nacionais, na década de 80 surgem importantes intervenções no porto de Lisboa e a construção do porto de Leixões, na foz do rio Leça.

A estratégia passava por definir um sistema de comunicações que fosse encabeçado por Lisboa. Num gesto em nada original, como temos comprovado pelos períodos anteriores, a partir da capital, as estradas e os caminhos-de-ferro integravam-se, principalmente para norte, ao longo do litoral, onde se concentravam mais de metade dos novos trajetos.<sup>170</sup> Este plano, centrado, em primeiro lugar, em Lisboa, introduz significativas alterações na vida da capital, europeíza-a de tal forma, que Ramalho Ortigão, declara, em 1887: “Dir-se-ia que os nossos pais morreram para nós muito mais completamente do que morreram para eles os seus avós e os seus bisavós, levando consigo, ao desaparecerem, tudo quanto os rodeava na vida: a casa, o jardim, a rua que habitavam.”<sup>171</sup> Lisboa passa a ser o símbolo de um país que se queria desenvolvido e, por isso mesmo, já desde a década de 30, tentava competir com as principais capitais europeias. “(...) Com o objectivo de criar o ambiente certo para multiplicar o ser humano que convinha ao Estado liberal (...)”<sup>172</sup>, os governos fundaram ou ajudaram a fundar academias, museus, escolas, bibliotecas e até o Teatro Nacional. No entanto, apesar dos avanços, devido ao atraso sofrido até à época,

---

168. Até àquela época, o tempo de viagem entre as duas cidades era de “sete dias por diligência ou dois dias por barco.” Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalves, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 524.

169. Idem, *ibidem*, p. 524.

170. Idem, *ibidem*, p. 524.

171. Ortigão, Ramalho, *As Farpas*, vol. I, Lisboa, Typographia Universal, 1887, p. 160.

172. Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalves, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 512.

Portugal estaria, no final do século XIX, ainda longe da realidade dos países europeus.

A partir de Lisboa, com uma gestão centralizada na figura do Estado, o programa de obras públicas lançadas pelo MOPCI visava essencialmente uma *colonização do território* que, embora pouco original na sua estrutura, - já que repetia a estratégia que noutras épocas se tinha aplicado - será absolutamente ímpar nos meios que utiliza. Estradas, caminhos-de-ferro, portos, pontes, telefones, telégrafo elétrico são o resultado que só a evolução técnica e científica, aliadas a um projeto de natureza política, permitiram.

#### O Fontismo no Baixo Ave

Como dizíamos, era a partir de Lisboa, *cabeça* do território nacional, que “partiam as inicialmente denominadas *estradas directas* com as quais se articulavam as *transversais*, sendo que estas últimas, ao fazerem a conexão com as localidades de menor importância, contribuíam para o estreitar da tessitura viária.”<sup>173</sup> Uma vez mais, tal como observámos em relação a períodos anteriores, principalmente no que se refere aos caminhos do século XV, a estratégia de conexão para o interior do país, a partir do grande eixo litoral, passou, naturalmente, pela definição de estradas orientadas no sentido este-oeste. Não constituindo uma novidade, a construção destas vias, perpendiculares às *estradas directas*, foi crucial para a definição de uma rede de caminhos que integrava várias regiões e assegurava a coesão territorial.

“Estabelecia-se assim uma hierarquia para as estradas que progressivamente se foi estabilizando nas apelidadas de *reaes* - a República mudou-lhes o nome para *nacionais*, que ainda hoje conservam - que, com o avançar do tempo, ganharam sub-categorias, em grande medida dependentes do dinamismo e importância das localidades a que se associavam.”<sup>174</sup> Assim, surgem as estradas *distritais* e *municipais* que, com um vínculo regional e local, complementam o sistema de estradas do território nacional, agora muito mais completo do que alguma vez tinha sido. A garantia da sua eficácia era assegurada pelo governo central, representado pelo MOPCI, e as diversas repartições e secções públicas que lhe estavam afetas. A construção e manutenção das estradas, que muitas das vezes era concessionada a privados<sup>175</sup>, distribuía-se, assim, sob uma orgânica administrativa vertical, sendo na articulação com os Governos Cívicos e as Câmaras Municipais que se garantia a harmonia entre as diversas partes de todo o sistema, que se compunha, como refere Pedro Bragança, por “dois principais objetos de escala: o eixo e o nó. E se, por princípio, os nós correspondiam

173. Andrade, Amélia, *Das Estradas Reaes às Estradas Nacionais*, C.R.P., p. 24.

174. Idem, *ibidem*, p. 24.

175. No Ave, um dos exemplos deste tipo de sociedade foi a Companhia União do Ave.

aos principais centros, designadamente os centros a que correspondia cada capital de distrito, o projeto podia viabilizar, ele próprio, outros a que se daria relevância. Estes constituem-se como *Novas Centralidades* no território, elementos de programa que atraem para determinada região um interesse particular e que contribuem para o seu desenvolvimento extraordinário.”<sup>176</sup>

É precisamente o que parece ter acontecido no Ave onde, tal como na primeira parte desta dissertação abordámos, se assistiu a uma industrialização acentuada que começou em meados do século e que se desenvolveria paulatinamente durante as décadas seguintes. Como referimos, vários foram os fatores que contribuíram para o incremento industrial registado, mas será impossível afastar aquela realidade regional do progresso do sistema de comunicação que também ali se assinalou. Se numa fase posterior, quando as fábricas ganharam alguma independência na sua localização, fruto da garantia da autonomia elétrica, as estradas se mostraram um fator de propagação das unidades industriais da região, na segunda metade de oitocentos elas foram fundamentais no conjunto das razões que promoveram o foco industrial principalmente em Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão.<sup>177</sup>

Segundo diversos documentos registados por Amélia Andrade em *As estradas em Portugal – Memória e História*<sup>178</sup>, na viragem da primeira para a segunda metade do século XIX, propagaram-se inúmeras obras públicas pela região do Baixo Ave, muitas delas envolvendo aqueles dois concelhos. Entre outros documentos, surgem os pedidos ou adjudicações das construções da estrada entre Vila Nova de Famalicão e Póvoa de Varzim<sup>179</sup>, entre os anos de 1863 e 1866, ou o contrato assinado, em 1854, entre o ministro Fontes Pereira de Melo e a Companhia de Viação Portuense para a edificação da estrada que ligaria os concelhos de Vila Nova de Famalicão e Guimarães.<sup>180</sup> Nesse compêndio, há ainda referências a documentação relativa à construção da estrada entre o Porto e a Póvoa de Varzim<sup>181</sup>, com passagem em Vila do Conde, e entre o Porto e Braga<sup>182</sup>, com passagem em Santo Tirso e em Vila Nova de Famalicão. Se observarmos a cartografia da época é possível verificarmos que, em 1875, as principais estradas da região estão já constituídas, quer as que, ligando Porto a Braga e à Póvoa, se desenvolvem em direção ao norte, quer as *transversais*

---

176. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 232.

177. Relembramos que, há época, Trofa ainda pertencia ao concelho de Santo Tirso.

178. Andrade, Amélia (Coord.), *As estradas em Portugal – Memória e História*, 3 vols., Lisboa, C.R.P., 2002.

179. Idem, *ibidem*, pp. 176; 175.

180. Idem, *ibidem*, p. 66.

181. Idem, *ibidem*, pp. 113; 164.

182. Idem, *ibidem*, p. 147.

que conectavam Vila do Conde a Vila Nova de Famalicão e Guimarães e, também, a Santo Tirso.

Embora não faça parte do nosso tema de trabalho, seria imprudente não fazer qualquer referência à importância que as vias férreas tiveram, também, na evolução regional do Baixo Ave durante a segunda metade de oitocentos. Em harmonia com as estradas, são elas que garantirão o escoamento de mercadorias para todos o país, principalmente para os portos de Lisboa ou de Leixões, este último inaugurado nas últimas décadas daquele século. A Linha do Minho, que ligava o Porto a Valença e a Monção, foi inaugurada em 1889. No entanto, a extensão até Nine, em Vila Nova de Famalicão, estava já operacional desde 1877. Do mesmo modo, já na década de 30 do século XX, como resposta ao desenvolvimento industrial acentuado registado na região, foi construída a linha férrea que, passando na Póvoa de Varzim, ligava o Porto e Vila Nova de Famalicão. Tal como no passado, para que todas estas infraestruturas se pudessem estabelecer num território como o do Ave, foi necessário um grande investimento público em estruturas de atravessamento do rio. Neste caso, destacam-se, entre outras, a ponte pênsil da Trofa, de 1858, e a Ponte ferroviária entre a Trofa e Lousado, inaugurada em 1875.

Como não será difícil constatar, o ideal de progresso que se vivia em Lisboa foi, com o Fontismo, alastrado a outras regiões do país, que agora eram servidas de um verdadeiro sistema de comunicação, articulado entre si e fortemente hierarquizado. “A hierarquia, enquanto elemento de escala do território não será, certamente, uma novidade destes tempos. Será, com certeza, o facto dessa hierarquia fazer parte do poder central e desse projeto cumprir um só desígnio: cada peça, cada estrada, cada caminho vicinal passa a ser contemplado por uma consciência coletiva nacional e balizado, em última instância, pelo espaço-nação. A nação é o novo objeto central de todos os projetos públicos do reino.”<sup>183</sup>

xxx.

Ponte pênsil sobre o Ave  
[Trofa/ Vila Nova de Famalicão].

xxxi.

Ponte do caminho-de-ferro sobre  
o Ave  
[Trofa/ Vila Nova de Famalicão].

---

183. Bragança, Pedro, *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I, Porto, Ed. Autor, 2014, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.), p. 232.





xxx.



xxxi.



### 3. Século XX: os caminhos no território municipal

#### 3.1. 1890-1910: os caminhos entre o declínio do Liberalismo e a instauração da República

O grande desenvolvimento registado na segunda metade do século XIX e os ideais que o liberalismo tinha introduzido em Portugal haviam de ser sacudidos, na viragem da década de 1880 para 1890, por “profundas transformações económicas e culturais [que] abalaram velhas certezas e geraram nova expectativa.”<sup>184</sup>

A crise gerava-se pela grande exposição das sociedades europeias à economia global, motivo que originou em Portugal um especial clima de apreensão, numa época que “convidava a exageros.”<sup>185</sup> Oliveira Martins, um dos críticos das políticas que até então haviam sido seguidas, acusa “Fontes Pereira de Melo de haver apostado tudo na abertura à economia global, com o único resultado de ter deixado o país exposto à concorrência externa e dependente do exterior.”<sup>186</sup> O pessimismo era de tal forma acentuado que o autor, não sendo o único<sup>187</sup>, coloca em dúvida o futuro do país. Em *Portugal Contemporâneo*, pergunta: “Há ou não há recursos bastantes, intelectuais, morais, sobretudo económicos, para subsistir como povo autónomo, dentro das estreitas fronteiras portuguesas?”<sup>188</sup> Na época, a economia portuguesa estaria, de facto, visivelmente impreparada para se inserir na economia global e a crise vivida seria ainda mais intensificada quando, a 31 de janeiro de 1891, se dá uma insurreição republicana no Porto.

O período conturbado haveria de ser momentaneamente atenuado e, na viragem

184. Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalo, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 545.

185. Idem, *ibidem*, p. 549.

186. Idem, *ibidem*, p. 546.

187. As críticas às políticas de Fontes Pereira de Melo surgiam no seio de uma nova geração de intelectuais que, não se opondo totalmente aos ideais do liberalismo, afirmavam uma conduta crítica em prol das mudanças que, quanto a eles, tinham ficado por realizar. O grupo era composto pelo próprio Oliveira Martins, Teófilo Braga, Eça de Queirós, Ramalho Ortigão, Antero de Quental, Guerra Junqueiro, Alberto Sampaio, entre outros. A *Geração de 70*, conforme se celebrizaram, havia de se envolver num famoso confronto literário, a “questão coimbrã”, que os opôs ao poeta do regime, Feliciano de Castilho. Numa carta enviada a um amigo, Eça de Queirós, espelha, numa só frase, o pessimismo vivido na época: “Eu creio que Portugal acabou. Só o escrever isto faz vir as lágrimas aos olhos – mas para mim é quase certo que a desapareição do reino de Portugal há-de ser a grande tragédia do fim do século.” Queirós, Eça, *Correspondência*, vol. II, Lisboa, G. de Castilho, 1983, p. 172.

188. Martins, Oliveira, *Portugal Contemporâneo*, Lisboa, Bertrand, 1894.

do século, apesar de todo o “proteccionismo”<sup>189</sup> que se tinha instalado, o país volta a conhecer algumas políticas de investimento público, numa época muito marcada pela figura de Duarte Pacheco. Em Lisboa, em 1903, cria-se o Plano Geral de Melhoramento da Capital, que dita o alargamento da cidade para norte através das chamadas “Avenidas Novas”. Com algum vigor regressam, também, as grandes obras públicas, as quais desta vez, se revelarão com maior intensidade na construção de caminhos-de-ferro. Com uma participação ativa do Estado, a rede ferroviária sofre, na primeira década do século XX, um forte incremento com a construção de aproximadamente 500 quilómetros de via, em claro contraponto com os 86 quilómetros construídos na década anterior. Em sentido inverso, a rede viária parece não ter sofrido grandes transformações, situação que se manteria até à revolução de 1910 que inaugurou a Primeira República.

### ***3.2. O Plano Rodoviário Nacional***

Se o século XIX ficou marcado por uma grande evolução na infraestruturização do território português, demarcando-se explicitamente dos períodos antecessores, o século XX constituiria também um tempo de grandes transformações, ainda que mais concentradas no seu último quartel e na viragem para o século XXI.

No que diz respeito à rede viária portuguesa, após a implantação da República os processos de desenvolvimento que tiveram lugar no território nacional, dividiram-se, sobretudo, em quatro fases distintas: em primeiro lugar, o período compreendido entre 1910 e 1945, ano em que foi criado o primeiro Plano Rodoviário Nacional; em segundo, as décadas em que o referido plano se desenvolveu até à sua substituição na década de 80; em terceiro, o período que se inicia com a aprovação do Plano Rodoviário Nacional de 1985 e que se prolongará até à década de 90; por último, os derradeiros anos do século XX que culminariam com a aprovação, em 1998, do Plano Rodoviário 2000.

Durante todo aquele tempo, Portugal foi fortemente influenciado por um conjunto de acontecimentos de extrema importância, quer interna como externamente, que influenciaram o rumo das grandes obras públicas e da distribuição do povoamento.

#### *1910-1945: da implantação da República ao Plano Rodoviário Nacional de 1945*

Apesar de todo o esforço desenvolvido no século anterior na construção e manutenção de infraestruturas por todo o território nacional, Portugal continuava

---

189. Ramos, Rui (Coord.); Vasconcelos, Bernardo; Monteiro, Nuno Gonçalo, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2012, p. 566.



a ser, no início do século XX, um dos países do ocidente europeu em que as vias de comunicação estavam em franco déficit de desenvolvimento e, em muitos casos, bastante degradadas. Para além disso, os planos de viação do liberalismo não tinham sido suficientemente eficientes na forma como articularam toda a rede. Havia, desde a última década de oitocentos, uma crescente indignação, pautada, não só pelo estado de conservação de muitas das estradas, mas também, e sobretudo, pelos desequilíbrios regionais causados pela intermitência de alguns dos traçados, principalmente aqueles que conectavam o litoral ao interior.

O sistema de viação *fontista*, embora tivesse contribuído para um grande desenvolvimento das comunicações em Portugal, num curto espaço de tempo, acabou por concentrar grande parte dos quilómetros das estradas que lançou entre os maiores centros urbanos do litoral – com destaque para Lisboa –, gerando assim uma acentuada discrepância em relação ao interior. Não obstante, este fenómeno não é novo, nem sequer recente. Embora projetados de forma inversa, isto é, do litoral para o interior, os caminhos da segunda metade do século XIX acentuam uma tendência com origens bem mais antigas, como parece apontar Ferreira de Almeida. A propósito dos caminhos medievais, o autor refere que “na época românica podemos começar a falar da *atlantização* da rede viária que os caminhos, na direcção este-oeste, para os portos e centros abastecedores de pescado e de sal, vêm ainda acentuar mais.”<sup>190</sup>

Com a implantação da Primeira República, em 1910, as infraestruturas viárias passam a ser directamente geridas pelo Ministério do Fomento e, nesse contexto, numa nova classificação, as estradas passam a ser denominadas como nacionais, distritais e municipais. Estas designações parecem, no entanto, ter sido efémeras, pois, muitas vezes, elas não permitiam identificar com clareza qual a instituição sobre a qual recaía a responsabilidade da sua construção e manutenção. O tema da responsabilização é, aliás, a grande preocupação que ocupará as primeiras três décadas do século XX, mais do que qualquer definição de princípios orientadores para a estruturação da rede viária.

A década de 20 trouxe, no entanto, algumas alterações que forçariam a reorganização do sistema viário português. O surto exponencial na utilização do automóvel, que nesses anos se fez sentir, colocava novos desafios à administração das estradas que, até aí, estariam entregues a um aparente declínio em virtude do desenvolvimento dos caminhos-de-ferro. Por isso, apenas um ano depois da queda da Primeira República e da consequente instauração da ditadura militar (1926), é criada a Junta Autónoma de Estradas (JAE) que, a partir daí, será o organismo directamente responsável pela definição, construção e manutenção de uma boa parte da rede viária portuguesa.

---

190. Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, 2 vols., Porto, Ed. autor, 1978, Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 160.

Num dos seus trabalhos preliminares, a JAE executa um levantamento exaustivo das vias existentes no país e do seu estado de conservação. Segundo Elsa Pacheco<sup>191</sup>, no relatório produzido é referido que, dos 16000 quilómetros que, à época, constituiriam a rede de estradas nacional, 4000 estavam ainda por construir e 10000 estariam em estado de avançada deterioração. Tornava-se, por isso, profundamente necessário incrementar uma reparação das vias, trabalho que exigirá um grande investimento e levará a uma reordenação da sua classificação. Assim, surgem as designações de estradas nacionais, de primeira e segunda classe, sob tutela direta do Estado, e municipais e caminhos públicos, estando estas dentro das competências dos municípios. No entanto, nos primeiros quatro anos da sua existência, numa altura em que o tráfego automóvel aumentava, o trabalho daquela junta acaba por ficar muito condicionado pela notória falta de recursos resultante da instabilidade governativa que se vivia.

Em 1933, ano do início do Estado Novo, o método de classificação do sistema de viação português é novamente revisto, procedendo-se a uma substituição da designação de caminhos públicos por caminhos vicinais. A cadeia de responsabilização institucional por cada um dos tipos de via mantém-se inalterada, sendo que o Estado estabelece uma maior garantia de cooperação com as câmaras municipais e juntas de freguesia das zonas onde o interesse rural era acentuado. Neste quadro, as estradas nacionais de primeira classe “são as que ligam as principais regiões do País, para formar a malha principal da rede de viação ordinária, estabelecendo as ligações das sedes de província e distrito e dos grandes centros urbanos, com a capital e entre si, e assegurando a ligação dos portos comerciais e de pesca e estações de caminhos de ferro mais importantes com os centros agrícolas, industriais e comerciais de maior expansão e com a rede de viação do país vizinho.”<sup>192</sup>

As estradas nacionais de segunda classe são “as que estabelecem as ligações mais directas das capitais de província e distrito às cidades e às sedes de concelho; as que asseguram, em geral, as comunicações dos centros comerciais, industriais e agrícolas e de turismo com os portos marítimos e fluviais, e as estações de caminhos de ferro; e as que ligam, entre si, as sedes de concelho e as estradas nacionais de primeira classe.”<sup>193</sup> Num nível secundário, “as estradas municipais são as que estabelecem ligações entre as sedes de concelho e as suas principais povoações, entre os centros produtores locais mais importantes e entre êstes e os dos concelhos limítrofes.”<sup>194</sup>

191. Pacheco, Elsa, *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte – expectativas, intervenções e resultantes*, Porto, Ed. Autor, 2001, Tese de Doutoramento apresentada à F.L.U.P. (Ed. Policopiada), [s.n.].

192. Diário do Governo, n. 265, 20/11/1933, p. 2019.

193. Idem, *ibidem*, p. 2020.

194. Idem, *ibidem*, p. 2020.

xxxii.

Início da construção da N 104  
[Trofa].





xxxii.

Quando aos caminhos vicinais, segunda esta nova classificação, eles “asseguram o acesso a tôdas as povoações e zonas produtoras, estabelecendo a ligação dos meios rurais aos centros administrativos e de consumo.”<sup>195</sup>

Com o trabalho desenvolvido pela JAE, embora muito dedicada, por estes anos, aos caminhos rurais, em linha com o pensamento do regime, aos poucos, a estrada voltava a ganhar importância face aos caminhos-de-ferro. Nesta circunstância, importa aqui destacar o aparecimento dos primeiros veículos de transportes coletivos rodoviários que, progressivamente, iam concorrendo com os serviços prestados pelo comboio.

No entanto, entre a segunda metade da década de 30 e meados da de 40, uma nova instabilidade, resultante do desenrolar da Segunda Guerra Mundial, voltará a condicionar o desenvolvimento da rede viária nacional.

#### *1945-1985: o primeiro Plano Rodoviário Nacional*

Como dizíamos, em meados da década de 40, eram notórias, não só as dificuldades na definição de estratégias de planeamento da rede viária nacional, como na sua concretização. Em 1945, é o próprio governo a reconhecê-lo, afirmando “que as estradas classificadas não correspondia de forma perfeita aos interesses gerais do País, onde continuavam a existir grandes zonas mal servidas (...) muito embora os seus terrenos fôssem relativamente férteis e pudessem comportar uma maior densidade de população.”<sup>196</sup>

É neste contexto que surge, em 1945, o primeiro Plano Rodoviário Nacional que tentaria estabelecer uma reorganização que respondesse de uma forma mais eficiente aos interesses do país e que permitisse uma melhor articulação entre os diversos componentes da rede, unindo não só às áreas de maior procura, mas sobretudo, tentando proporcionar oportunidades de desenvolvimento local para fixação de populações. Muito baseado nas ideias apresentadas por Duarte Pacheco, o plano engloba uma nova definição da classificação de estradas que, agora, acrescentava uma terceira classe às estradas nacionais, e substituíra de novo a designação de caminhos vicinais por caminhos públicos. Às estradas nacionais de primeira classe foi associado o conceito de Itinerário Principal e estas, conjuntamente com as de segunda, formavam a rede fundamental. As estradas de terceira classe eram responsáveis pela ligação entre as duas primeiras, entre os concelhos e serviam as

---

195. Idem, *ibidem*, p. 2020.

196. Pacheco, Elsa, *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte – expectativas, intervenções e resultantes*, Porto, Ed. Autor, 2001, Tese de Doutoramento apresentada à F.L.U.P. (Ed. Policopiada), [s.n.].

zonas de maior interesse económico e comercial.<sup>197</sup>

Depois de algumas décadas de alguma indefinição, o Estado parecia assumir novamente uma maior preocupação com o funcionamento articulado da rede de estradas, do que propriamente com as questões relativas ao sistema de classificação. E é justamente este raciocínio que leva a administração central a tomar sob a sua responsabilidade cerca de 4000 quilómetros do total da rede nacional. No entanto, ao contrário do que tinha sucedido com os planos do século anterior, nesta fase a estratégia parece desviar-se da ideia de centralização dos traçados a partir de Lisboa. Como observa Elsa Pacheco, consolida-se, assim, “um conceito de rede que parece abandonar progressivamente uma estrutura definida em função das ligações com a capital do país.”<sup>198</sup>

Até à década de 50, o plano proporciona a execução de inúmeras obras, maioritariamente enquadradas nas estradas de categoria superior, aumentando de forma considerável o número de quilómetros de vias alcatroadas. Embora, a partir deste período, as estradas proporcionem ligações a aglomerados que até aí se encontravam isolados, nomeadamente os que se localizavam em regiões mais montanhosas, o aumento das comunicações, não resolve a discrepância existente entre as várias zonas do país, já que as cidades do litoral, como Porto, Braga, Coimbra, Lisboa ou Faro permanecem como os grandes polos de atração e fixação de população e atividades.<sup>199</sup>

Mas é, sobretudo, a partir da década de 60 que se registarão os trabalhos de maior dimensão. O Ministério das Obras Públicas, tutelado pelo engenheiro Arantes de Oliveira, empreende, nesse decénio, um grande desenvolvimento das ligações internacionais representadas pelo grande eixo de ligação entre Lisboa, Porto e Valença e também pelo que de Albergaria-a-Velha seguia até Vilar Formoso - futuro IP5. Ao mesmo tempo, prosseguiam as obras na autoestrada Lisboa-Porto que, ainda no início dessa década, chegaria, a sul, a Vila Franca de Xira e, a norte, aos Carvalhos. Em 1963 é ainda inaugurada a Ponte da Arrábida, no Porto, e, em 1966, a atual Ponte 25 de Abril.

As grandes transformações que iam sendo incrementadas, que voltam a acentuar o crescimento dos grandes centros urbanos do litoral, são, no entanto, desaceleradas

---

197. “Tomando apenas como exemplo os níveis hierárquicos da rede de ordem mais elevada, os Itinerários Principais apresentam uma numeração de 1 a 18, as Estradas Nacionais de 1ª classe de 101 a 125, as de 2ª classe de 201 a 270 e as de 3ª classe de 301 a 398.” Idem, *ibidem*, [s.n.].

198. Idem, *ibidem*, [s.n.].

199. Ao que tudo indica, paralelamente a este desenvolvimento, os caminhos-de-ferro começam nesta fase a perder alguma notoriedade, sendo progressivamente substituídos pelo automóvel e pelo sector da camionagem que impunha, cada vez mais, uma concorrência acentuada.

na transição para a década de 70, situação que se prolongará até aos anos 80, fruto da instabilidade criada pela guerra colonial, pelo 25 de abril e pelas posteriores crises financeiras que levariam à intervenção do Fundo Monetário Internacional (FMI) em Portugal.

#### 1985-1998: um novo plano e a integração europeia

Como dizíamos, entre 1974 e 1985, vive-se em Portugal um período de grande agitação e de alguma instabilidade política. No entanto, paralelamente, o governo chefiado por Mário Soares começa a preparar a integração europeia, que aconteceria em 1986. Tornava-se, por isso, imperativo que Portugal fizesse uma aproximação à realidade económica e social do resto da Europa.

É sobre este cenário que se prevê a necessidade de se proceder a novos investimentos nas infraestruturas viárias por todo o território nacional que, à época, se encontravam, ainda, francamente desajustadas às necessidades do país e que não contemplavam a devida articulação entre os diversos níveis hierárquicos, isto é, entre a rede nacional, a regional e a local. Também neste âmbito, Portugal estava francamente deslocado da realidade europeia e, por isso, com base nas necessidades de ajustes e nos possíveis apoios comunitários, é publicado o decreto que criaria um novo Plano Rodoviário Nacional (PRN).

O PRN de 1985 assentou sobre os conceitos de rede fundamental e complementar, sustentado em critérios de natureza operacional, funcional e de acessibilidade.<sup>200</sup> Ambas sob tutela da administração central, correspondem, no caso da primeira, a Itinerários Principais, IP's, e, na segunda, a Itinerários Complementares, IC's, e outras estradas nacionais.<sup>201</sup> Num nível secundário permaneceram as estradas nacionais desclassificadas, que passavam agora para a responsabilidade autárquica, as estradas municipais, os caminhos municipais e outras vias locais. Ao Estado e aos municípios junta-se, nesta altura, na gestão e manutenção das estradas, a Brisa, enquanto empresa concessionária das autoestradas. O plano pretendia “assegurar o crescimento económico, diminuir os custos da operação facilitando a

---

200. Pacheco, Elsa, *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte – expectativas, intervenções e resultantes*, Porto, Ed. Autor, 2001, Tese de Doutoramento apresentada à F.L.U.P. (Ed. Policopiada).

201. Os itinerários principais correspondem às “(...) vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de base de apoio a toda a rede de estradas nacionais, os quais asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras. Os itinerários complementares são as estradas que asseguram (...) a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital (...). Os itinerários complementares são as vias que estabelecem ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.” Idem, *ibidem*, [s.n.].

competitividade, desbloquear actividades e o desenvolvimento de centros urbanos e possibilitar o urbanismo menos concentrado e a melhoria do meio ambiente.”<sup>202</sup>

Com a integração de Portugal na CEE, em 1986, não se verificou, no imediato, como era inicialmente expectável, um grande desenvolvimento da rede viária nacional. No entanto, a partir da década de 90, em virtude de vários apoios comunitários, inicia-se uma fase de avultados investimentos na infraestrutura rodoviária, principalmente em autoestradas, que procuravam a promoção do desenvolvimento económico e social, a redução das assimetrias regionais e um maior equilíbrio na distribuição das vias entre o interior e o litoral. É justamente na persecução desta ideia que surgirá contemplada no plano a construção do IP2, que ligará Bragança e Vila Real de Santo António, um enorme eixo norte-sul estratégico que, pela primeira vez, se dele excetuarmos as ligações por estradas nacionais, introduz uma conexão estruturante atravessando o interior do país, à semelhança do que sucedia no litoral.

Ainda durante a década de 90 são construídos mais de mil quilómetros de outros itinerários principais e secundários e são integrados nestes dois níveis hierárquicos mais de 2000 quilómetros de estradas municipais que, a partir daí, passaram para a tutela do Estado. O objetivo era, fundamentalmente, reduzir o excesso de estradas de âmbito autárquico que, por comparação com os níveis europeus, Portugal apresentava.

#### *O Plano Rodoviário Nacional 2000*

Em 1996 é apresentada uma nova proposta para um PRN que viria a entrar em vigor em 1998 e que ficará conhecido como PRN 2000. Genericamente, ele surge na perspetiva de reavaliação do PRN anterior e da respetiva adaptação ao novo contexto económico e social decorrente da integração de Portugal na, já então, União Europeia.

A transformação de maior dimensão operada pelo novo plano fixa-se sobretudo a partir da integração de milhares de quilómetros – cerca de 5000 – de estradas municipais numa nova categoria – as estradas regionais. Assim, pretendia-se responder com maior eficácia às dificuldades já antigas, e que o PRN de 1985 acentuou, de gestão e manutenção das estradas municipais por parte dos municípios. As estradas regionais deviam assim ficar sob tutela do Estado, integradas nas novas estruturas administrativas que surgiriam com o processo de regionalização que, pela época, começava a ser discutido. No entanto, fruto dos resultados do referendo de 1998, aqueles órgãos nunca chegariam a ser criados.

Em todo o caso, por esta altura, tornava-se já clara no plano, a definição de vários

---

202. Idem, *ibidem*, [s.n.].

eixos estruturantes de primeira categoria que conectavam as várias regiões de Portugal, tanto no sentido norte-sul, no litoral e no interior, como no sentido este-oeste. À grande densidade de estradas municipais, juntava-se, agora, uma vasta rede de autoestradas que, pela primeira vez, se estabelecia, como um todo, mais ou menos homogêneo, pelo território nacional. Isto não invalida, contudo, que continuassem a existir grande assimetrias regionais e que a maior procura se situasse nas estradas do litoral, fruto da concentração acentuada de grandes aglomerados urbanos. De igual modo, como sublinha Elsa Pacheco, continua a verificar-se “a continuada incapacidade para gerir adequadamente a repartição de missões entre o poder central e os municípios.”<sup>203</sup>

### ***3.3. As estradas municipais na disseminação do povoamento do Baixo Ave***

As transformações decorridas nos últimos dois séculos, no que concerne à estruturação e consecutivos processos de redefinição da rede viária nacional, determinaram muito explicitamente, a forma como se desenvolveram as diversas dinâmicas territoriais. No caso particular do Baixo Ave, essas transformações foram especialmente profundas e, aliadas a diversos outros fatores, nomeadamente aos vários surtos de industrialização que, como já vimos, decorreram principalmente nos concelhos mais interiores, fizeram daquele território um espaço de interesse redobrado, alvo de várias correntes de investigação provenientes de um conjunto alargado de disciplinas. Atribuindo especial atenção ao período posterior à integração europeia, no campo disciplinar da arquitetura e do urbanismo têm sido produzidos vários estudos que nos merecem a nossa consideração. Destacam-se, naturalmente, as investigações de Nuno Portas e de Manuel Fernandes de Sá e, mais recentemente, de Álvaro Domingues, Teresa Calix, Marta Labastida, Cidália Silva, entre outros.

No âmbito do estudo que aqui temos vindo a fazer, importa relevar, naturalmente, dois grandes momentos da transformação ocorrida naquele território. O primeiro relaciona-se com o processo de industrialização da região, enquadrado pela reestruturação da rede de estradas nacional ocorrida desde o início do século XX até à adesão à CEE. O segundo, naturalmente consequente ao primeiro, reporta aos últimos 30 anos, fase em que a proliferação de estradas sofre uma variação de escalas mais alargada, com a introdução de milhares de quilómetros de autoestradas que teriam efeitos intensificados nas dinâmicas territoriais regionais.

---

203. Idem, *ibidem*, [s.n.].



*Os caminhos da industrialização*

Embora, como dizíamos, todas as transformações verificadas nos últimos dois séculos no território do vale do Ave tenham sido determinantes na forma como o território se modificou, não podem ser identificadas como estando na origem do processo de disseminação do povoamento. Temos a convicção de que essas alterações, quer introduzidas pela reformulação constante da rede viária nacional, quer pelos surtos industriais verificados desde meados de oitocentos, serão fator de acentuação de um sistema de disseminação que ao longo da história se foi desenvolvendo.

O entendimento de que não pertence ao desenvolvimento industrial mais recente a razão principal do fenómeno de disseminação no território é inteiramente justificada quando verificamos que ela não é exclusiva das zonas mais industrializadas. No vale do Ave, é possível indicar, como já o fizemos, algumas diferenças quanto à distribuição dos aglomerados populacionais, nomeadamente entre as zonas mais montanhosas e aquelas que estão mais próximas ao litoral, como demonstrado no *Inquérito à Arquitectura Popular*. No entanto, no contexto geográfico dos concelhos daquele vale que se encontram mais concentrados no litoral, e mesmo tomando em conta as diferenças verificadas entre si quanto aos índices de fixação do tecido industrial ou dos modos de vida das suas populações, não deixamos de reconhecer a existência de uma base de distribuição dispersa que lhes é comum, pois ela tem origem em antecedentes históricos bem mais antigos, como tentámos demonstrar anteriormente.

Paralelamente à implantação das grandes indústrias, os terrenos agrícolas foram perdendo progressivamente o seu espaço, sendo cada vez mais intercalados por pequenas e médias instalações industriais que introduziram alterações significativas na sua paisagem. Ainda assim, “fazer um retrato do Vale do Ave sem reter o carácter impressivo e marcante do verde da sua paisagem e dos seus campos é, ainda hoje e se dele exceptuarmos os maiores centros urbanos, uma tarefa quase impossível.”

<sup>204</sup> No entanto, esta observação não significa que, ao olharmos atualmente para aquele território, vejamos refletida uma paisagem que permaneceu, praticamente até ao século XX, extremamente marcada por uma organização espacial e social em torno da agricultura. As transformações decorridas do incremento industrial na região fizeram com que aquele contexto fosse largamente modificado, tal como defendido e justificado por Virgílio Borges Pereira, para quem “a razão de ser deste significado diferente do verde dos campos do Vale do Ave tem num modo específico e particular de implantação da indústria o seu factor explicativo chave. À partida,

---

204. Pereira, Virgílio Borges, “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 59.

este modo de implantação da indústria tem traços semelhantes aos que encontramos noutros contextos (nacionais e estrangeiros), marcados pelos conhecidos processos de industrialização (...) no meio rural. No entanto, não podemos deixar de identificar algumas especificidades no modo como esta industrialização (...) se afirmou e no modo como foi garantindo a coexistência – frequentemente em espaços muito contíguos – de realidades e projectos sociais muito diferenciados e, não obstante estas diferenças, frequentemente *complementares*.”<sup>205</sup> Estes parecem ser, justamente, os traços de um novo tipo de ocupação que, embora transformando com profundidade a paisagem existente, permanece em contínuo diálogo com aquilo que lhe é precedente.

A partir do século XIX, durante o século XX e nos primeiros anos dos séc. XXI, com o advento industrial, a consequente substituição dos modos e sistemas de produção, a implementação progressiva do sistema de produção capitalista, o crescente abandono da agricultura e o surto da construção urbana, operaram sobre o território outras modificações que prolongaram no tempo o carácter intensamente disperso das formas do povoamento. De uma forma geral, diz Orlando Ribeiro, “dispersão antiga do Noroeste, consecutiva a uma grande revolução no povoamento, dispersão intercalar, insinuada entre velhas aglomerações, dispersão primária recente, nas áreas de colonização, andam todas ligadas às mesmas causas sociais e a idênticas condições naturais.”<sup>206</sup>

Como anteriormente assinalámos, a difusão das unidades industriais no contexto do vale do Ave não se fez de forma completamente homogénea. Ela sentiu-se, sobretudo, de modo mais acentuado, junto dos concelhos intermédios, representados, no espaço que aqui estudamos, através dos exemplos de Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão. Por seu turno, o concelho da Trofa, muito mais recente que os demais, verificou uma ocupação industrial menos destacada e ainda mais intercalada na paisagem. No entanto, cabe aos concelhos da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde uma posição radicalmente contrastante com os anteriores, fruto da menor adesão e concentração industrial e da forte persistência dos campos agrícolas, complementados pelo aparecimento de alguma indústria dedicada à produção leiteira. Assim, por oposição ao Alto Ave, que se caracteriza “por ser uma zona de montanha, com picos de monte de vegetação rasteira, com pequenas áreas de planalto e grandes diferenças de cota para as zonas de vale”<sup>207</sup>, os concelhos intermédios do interior da região ocupam uma “área com a clássica distinção entre silva e *ager* (monte com pinheiros/ zonas

---

205. Idem, *ibidem*, p. 59.

206. Ribeiro, Orlando, *Portugal - O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1986, p. 122.

207. Providência, Paulo, “Um olhar sobre o Vale do Ave”, in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 144.

planas com agricultura)”<sup>208</sup>, enquanto que aqueles que se encontram localizados no litoral se caracterizam “essencialmente pela planura e continuidade dos campos agrícolas, aproveitando pequeníssimas elevações para pinhal.”<sup>209</sup> Aqui, os campos, que usufruem de uma grande fertilidade e, por isso, de uma elevada rentabilidade agrícola, permanecem fortemente enraizados na paisagem e estendem-se quase até à costa sobre o Atlântico.

Nos concelhos onde a industrialização se fez sentir em maior escala, a implantação de grandes indústrias fez-se de um modo faseado. Inicialmente, fruto da necessidade de produção energética por via hidráulica, estas unidades estabelecem-se junto às margens do Ave e dos seus principais afluentes, seguindo um modelo inicial do “tipo chamado castelo ou palácio da indústria.”<sup>210</sup> Esta construção caracterizava-se pela “sobreposição de pisos com mecanismos de transmissão vertical da energia mecânica”<sup>211</sup>, arquétipo que “subsistirá no assentamento de algumas unidades que, pela estreiteza e escarpa do leito onde se inserem, adoptarão obrigatoriamente uma disposição em linha.”<sup>212</sup>

Numa segunda fase, com a introdução da máquina a vapor, “as unidades industriais passam a adoptar um sistema de alimentação de mecanismos horizontal”<sup>213</sup>, fator que provocou a sua alteração morfológica. Deste modo, “a extensão das grandes superfícies cobertas das unidades industriais obrigará à escolha de terrenos mais planos onde o leito do rio mais largo e espreado não permite o seu aproveitamento energético.”<sup>214</sup>

Mas é essencialmente numa terceira fase que as unidades industriais do Ave se desmultiplicam sob um formato altamente diferenciado. Esta alteração mais visível, já em pleno século XX, resulta do aparecimento da energia elétrica e da consequente autonomia que os novos assentamentos adquirem face aos cursos de água que até aí garantiam a produção de energia indispensável ao funcionamento fabril. Este novo modelo estabelece-se sobre duas formas de assentamento que opõem as unidades industriais produtoras de energia e as que adquirem uma total autonomia na sua aquisição. Deste modo, se as primeiras se mantêm junto de açudes ou locais onde a produção energética era mais facilitada, caberá às unidades energeticamente autonomizadas o desenvolvimento de um “processo de disseminação territorial,

208. Idem, *ibidem*, p. 144.

209. Idem, *ibidem*, p. 144.

210. Idem, *ibidem*, p. 145.

211. Idem, *ibidem*, p. 145.

212. Idem, *ibidem*, p. 145.

213. “(...) este facto é particularmente visível na Indústria Têxtil (por exemplo, na Fábrica de Tecidos de Santo Tirso). Idem, *ibidem*, p. 145.

214. Idem, *ibidem*, p. 145.

xxxiii.

Fábrica

[Santiago de Bougado, Trofa].

xxxiv.

Fábrica

[Palmazão, Vila do Conde].



xxxiii.



xxxiv.



procurando espaços agrícolas planos, porventura com fácil acesso rodoviário ou ferroviário.”<sup>215</sup> Por esta altura, o aumento do uso de automóveis, conforme anteriormente explicámos, começava a acentuar-se, sobrepondo-se à utilização do comboio.

Assim, para que este novo padrão de assentamento industrial fosse estabelecido com a eficácia indispensável, tornaram-se vitais os processos de infraestruturização que se desenvolveram principalmente ao longo da primeira metade do século XX. Para assegurarem o rápido e eficiente escoamento do que produziam, as unidades fabris fizeram depender a sua localização “da proximidade de infra-estruturas de escoamento (caminhos de ferro, estradas) ou da proximidade de um cruzamento dessas vias”<sup>216 217</sup> municipais, que agora iam proliferando pelo território. Como se depreende, infraestruturização do território e implantação das grandes indústrias tornaram-se duas realidades indissociáveis, resultando num modelo de assentamento que ainda hoje podemos, com facilidade, observar na região.

De uma forma geral, a implementação das unidades industriais no vale do Ave permitiu a criação de uma simbiose entre os diferentes espaços, mais antigos ou mais recentes, que se foram integrando pelo território. “Profundamente interligados com as fábricas e os campos situados em seu redor, encontram-se nas imediações das instalações fabris importantes conjuntos habitacionais. Construídos, frequentemente, sob a “protecção” de uma ou outra casa patronal e em terrenos pertencentes às fábricas e aos patrões, estes conjuntos (...), na sua diversidade relativa, testemunham estratégias de aproveitamento extremo do espaço disponível realizadas à medida que a industrialização mais intensa destes contextos se foi fazendo sentir. A tradução imediata deste processo materializou-se no retalhamento intensivo do espaço habitacional e na produção de densidades habitacionais elevadas (...)”<sup>218</sup>

Esta nova realidade, substancialmente distinta da que durante séculos a precedeu, acentuou a ideia de dispersão que desde cedo se apresentou associada ao território do noroeste. No contexto regional do Ave, tendo em conta o processo de proliferação industrial, esta dispersão materializou-se através de um modelo de “localização de indústria, habitação, exploração agrícola, serviços/ comércio, cuja funcionalidade

---

215. Idem, *ibidem*, p. 146.

216. Idem, *ibidem*, p. 146.

217. Paulo Providência aponta, a título exemplificativo, os casos de Famalicão e, mais recentemente, da Trofa. Neste último município refere-se, como exemplo desta forma de implantação, à fábrica Abílio Lima “que ocupa extensa parte da linha férrea.” Idem, *ibidem*, p. 146.

218. Pereira, Virgílio Borges, “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais” in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*, V. N. de Famalicão, A.D.R.AVE, 2002, p. 65.



é garantida por uma rede capilar de suportes viários nem sempre nitidamente hierarquizada e por uma configuração densa e complicada de fluxos de mobilidade de pessoas (e mercadorias).”<sup>219</sup>

#### *Os caminhos da integração europeia*

Como dissemos anteriormente, o incremento industrial num território como o do vale do Ave deve a sua explicação a inúmeros fatores que aqui tentámos explicar nos capítulos anteriores. No entanto, e com base na nossa investigação não podemos deixar de destacar a importância que os caminhos tiveram, não só na articulação entre as diversas componentes que serviam ou se serviam da indústria que se fixava na região, mas também na forma como elas seriam determinantes na expansão dos núcleos urbanos que até aí estavam mais contidos.

No Baixo Ave, à semelhança do que ocorria no resto do país, os últimos dois séculos tenderam a registar uma grande evolução no que respeita à rede de comunicação viária. Mesmo antes da integração europeia, o desenvolvimento era de tal forma evidente que, já na década de 80, Manuel Fernandes de Sá observava a “extraordinária densidade da (...) rede”<sup>220</sup> que formava “uma malha muito apertada e pouco hierarquizada, nascida do desenvolvimento de caminhos rurais, formando uma teia de ligações entre os diversos núcleos residenciais, quintas, indústrias, equipamento, etc..”<sup>221</sup> Tinha-se formado, fruto de mais de cem anos de grande intervenção e investimento público, um vasto sistema de ligações que foi progressivamente tomado e absorvido pelas diversas componentes que agora compunham a sociedade portuguesa que, sendo já diversificada – como resultado da industrialização, do aumento dos serviços públicos e privados etc. -, viria a conhecer um período de grande evolução com a entrada na CEE. E são precisamente essas características que lhe conferem o carácter aparentemente pouco hierarquizado que Fernandes de Sá regista naqueles anos, uma realidade em tudo contraditória com os objetivos que a administração central pretendia atingir com as inúmeras classificações que ia atribuindo a estas vias.

A rede assegura, à época, “vários tipos de funções, canaliza diversos tipos de tráfego, o que lhe confere características polivalentes. Coexistem os carros de bois e tractores que se dirigem para o campo, os veículos pesados que servem a indústria local e

xxxv.

A7 e ligação à variante rodoviária a sul  
[Vila Nova de Famalicão].

xxxvi.

Vila Nova de Famalicão.

219. Domingues, Álvaro; Marques, Teresa Sá, “Produção industrial, reprodução social e território – materiais para uma tentativa de abordagem do Médio Ave”, in *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n.º 22, Coimbra, C.E.S., 1987, pp. 125-144.

220. Sá, Manuel Fernandes de, *O Médio Ave*, Porto, Ed. Autor, 1987, Concurso para a obtenção do título de professor agregado do 2.º grupo de disciplinas do curso Arquitectura da E.S.B.A.P. (Ed. policopiada), p. 33.

221. Idem, *ibidem*, p. 33.



xxxv.



xxxvi.



asseguram a recolha do leite, as bicicletas e motorizadas que levam os operários aos seus locais de trabalho, os automóveis que cumprem as mais variadas funções, e os peões que as utilizam intensamente.”<sup>222</sup> O que se constata destas observações é que, à medida que as estradas iam proliferando, havia uma quase imediata apropriação por parte dos agentes locais, que rapidamente estabeleciam laços identitários com cada um dos traçados fosse ele uma estrada nacional ou uma municipal. E é justamente pela identidade que cada parte integrante desta rede assume que o povoamento se disseminará ainda mais, processo que, longe de ser original, como vimos até aqui, se fazia de uma forma muito mais destacada, fruto das grandes transformações que o país atravessava.<sup>223</sup>

Uns anos mais tarde, parece ser Álvaro Domingues a apontar isto mesmo, não só nos textos em que discorre sobre a *Rua da Estrada*<sup>224</sup>, mas também quando aborda a *colonização da infra-estrutura viária* sublinhando “os processos e formas de urbanização (...) que progride por somatórios de pequenas construções que usam o suporte quase filigranar das vias (estradas principais e secundárias, nacionais e municipais).”<sup>225</sup>

No Baixo Ave, esta evidência será muito notória no processo que decorrerá ao longo das estradas nacionais e municipais que atravessam os concelhos em estudo. Uma vez mais, à semelhança do que vimos assistindo desde a época romana, destacam-se os grandes eixos norte-sul e este-oeste como elementos fundamentais para a ocupação do solo e para a disseminação do povoamento. Entre eles estão, naturalmente, as estradas nacionais 13 e 14, que percorrem, respetivamente, os concelhos da Póvoa de Varzim e Vila do Conde e os de Vila Nova de Famalicão e Trofa. Em sentido inverso, este-oeste, destacam-se as estradas nacionais 206 e 309, na margem norte do rio Ave, e a 104 e 105, na margem sul.<sup>226</sup> Em Vila Nova de Famalicão distingue-se ainda a N204 que permite a ligação aos concelhos vizinhos de Barcelos e Santo Tirso.

Neste contexto, estabelecendo-se algumas diferenças entre os concelhos litorais e aqueles que se posicionam mais a montante, o concelho de Vila Nova de Famalicão parece ter progressivamente assumido uma posição central na região, pois, por um

---

222. Idem, *ibidem*, p. 33.

223. Manuel Fernandes de Sá observa ainda uma situação curiosa: “A importância político da rede viária é muito grande, e o ritmo de investimento das autarquias nestas obras, aumenta consideravelmente nos períodos pré-eleitorais. Uma autarca local afirmava que as eleições se ganham ou perdem de acordo com a capacidade de reposta que as autarquias têm nesta matéria.” Idem, *ibidem*, p. 33.

224. Domingues, Álvaro, *A Rua da Estrada*, Porto, Dafne Editora, 2009.

225. Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João, *Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2002, p. 59

226. Na verdade, a N105 acompanha o Ave pela sua margem norte depois de passar o concelho de Santo Tirso, seguindo depois até Guimarães.

lado, ele se apresenta numa zona intermédia entre o arco metropolitano do Porto e o perímetro urbano de Braga e, por outro, é aquele que reúne melhores tipos de acessibilidades, como se salientará com a introdução das autoestradas que se integram no território no período subsequente à incorporação de Portugal na esfera comunitária. No Baixo Ave, nas últimas décadas, às antigas estradas municipais ou caminhos vicinais e às poucas autoestradas existentes, o desenvolvimento económico e a abertura ao espaço europeu proporcionariam a incorporação de um conjunto alargado de novas vias rápidas que, agora, naquele contexto regional, importam, para o sistema de comunicações existente, uma nova escala. Deste tipo de caminhos apresentam-se, como reforço da N13 e N14, a A28 e a A3, cruzando, respetivamente, os mesmos concelhos que as primeiras. A norte do rio Ave, ligando Vila do Conde e Póvoa de Varzim a Vila Nova de Famalicão e, posteriormente, a Guimarães, foi construída mais recentemente a A7. Em sentido inverso, a margem sul daquele rio não tem qualquer alternativa viária de grande velocidade.

*xxxvii.*

N14

[Vila Nova de Famalicão].

*xxxviii.*

N 13

[Póvoa de Varzim].



xxxvii.





xxxviii.







## Conclusão

No início desta dissertação definimos, com a clareza que julgávamos necessária, o nosso objeto de estudo e o espaço a que nos circunscreveríamos para cumprir os nossos objetivos. No entanto, *os caminhos da estrutura do território* cedo se revelou um tema muito mais complexo e diverso do que à partida prevíamos. A partir dele muitas foram as hipóteses de problematização que pudemos seguir e que, não raras vezes, nos colocaram sob um grande desafio ao qual, em bom rigor, nem sempre soubemos responder com a melhor eficácia.

Num mundo altamente globalizado, onde as vias proliferaram de forma exaustiva desde o incremento industrial e, mais do que nunca, quando se assumem como suposto avaliador do grau de maior ou menor proximidade dos lugares, vilas ou cidades face ao mundo modernizado, era fundamental que colocássemos uma parte do ónus desta dissertação nas profundas transformações recentes que se verificaram no território português, particularmente no do Baixo Ave. No entanto, antes de o fazermos, entendemos que, num território de tão longínqua ocupação, a dimensão temporal dos caminhos, ou, como lhe chama Carlos Alberto Ferreira de Almeida, a sua *permanência*, introduz por si só algumas questões e considerações a que devíamos atender. Desde logo, a partir de um recuo histórico pré-definido tentamos clarificar a relação que estas infraestruturas estabeleceram com o povoamento da região.

Muito antes da formação da nacionalidade, comunidades indígenas ocuparam a bacia fluvial do Ave, desenvolvendo uma ideia inicial de caminhos. Aproveitando as zonas onde a topografia se mostrava menos abrupta e mais adequada às deslocções a pé, os *caminhos do pescado*, incorporaram-se no território regional, tendo sido posteriormente integrados na nova hierarquia territorial que o processo de romanização introduziu.

Resultado da centurição romana, a dispersão dos assentamentos compõe o novo quadro de povoamento, suportado por um sistema de caminhos estrategicamente pensado e incorporado pelo território. No contexto do Baixo Ave, região muito influenciada, devido ao seu posicionamento, pela fundação de Bracara Augusta, as *viae publicae* assumem um papel determinante, cruzando todo o seu espaço e conectando os principais centros urbanos da época. Paralelamente, e num nível secundário, mas não menos relevante, as *viae vicinales* e *viae privatae ou agrari* surgem como o suporte direto às transformações do *ager*.

Recorrendo a uma boa parte dos antigos caminhos romanos, as vias medievais vão-se integrando por todo o território português, estabelecidas através de uma rede que representava já uma certa unidade política à escala da nação. Mantendo-se como importante elemento de ligação entre os principais centros urbanos, administrativos,



militares e comerciais do Entre-Douro-e-Minho, os caminhos desmultiplicam-se nesta época sob diversas funções, servindo principalmente como suporte do poder monarca e da integração territorial de uma organização religiosa assente numa rede de mosteiros que vai ocupando os principais vales da região.

Na transição para a Idade Moderna, o espoletar da expansão ultramarina reacende a velha atração exercida pelo mar no contexto regional. O porto de Vila do Conde, símbolo dessa nova conjuntura, é o local para onde uma boa parte das atenções se orientam, gerando-se uma *atlantização* do povoamento, que terá nos caminhos um dos seus suportes fundamentais. Para responder às crescentes necessidades de escoamento dos produtos que ali chegavam ou dali partiam, foram fundamentais os caminhos transversais desenvolvidos ao longo do vale que articulavam aquele interposto marítimo com o interior, cruzando, quase perpendicularmente, as velhas vias entre o norte e o sul.

Uns séculos mais tarde, a infraestruturação do território conhece novas transformações com uma relevância assinalável. Em 1852, após a Regeneração, processo do qual sobressairia Fontes Pereira de Melo e o Fontismo, cria-se o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Enquadrado pelo ambiente de grande estabilidade que se vive por todo o país e pelo espírito de progresso científico e tecnológico, este órgão torna-se responsável pelo incremento do investimento público na infraestruturação do território, representado pelas estradas, caminhos-de-ferro e portos, numa ação que visava principalmente a materialização da figura do Estado. À imagem do que vinha acontecendo nos períodos antecedentes, na segunda metade de Oitocentos, repete-se uma desmultiplicação de estradas que agora surgem muito hierarquizadas. Criam-se, num primeiro nível, as *estradas reaes ou nacionais*, ramificadas por todo o território - ligando os principais pontos de produção e comércio do país -, e as *estradas distritais ou transversais* que incorporam uma nova forma de desenvolvimento e povoamento regional instalada ao longo destes novos caminhos. Paralelamente, intensifica-se o conceito de municipalismo, alicerçado na construção de um terceiro nível de estradas de âmbito local - as *estradas municipais*.

Na primeira metade do século XX, o rápido incremento industrial e a implantação de unidades fabris no contexto do Ave, virá reforçar a abertura ou melhoramento das estradas nacionais e municipais, onde as novas estruturas produtivas e habitacionais se apoiam. Neste período, a proliferação de estradas é de tal forma evidente que, já em 1945, é criado o primeiro Plano Rodoviário Nacional, tendo em vista a supressão de carências, a fixação das características técnicas e a hierarquização da rede, cujo crescimento e expansão permanece até aos anos 80, altura em que é criado um novo plano rodoviário - em 1985 - como resposta aos desafios que a evolução tecnológica do automóvel introduzira. No entanto, em 1998, surge o Plano Rodoviário 2000, adaptado ao desenvolvimento sócio-económico provocado pela integração de



## *Conclusão*

Portugal na Comunidade Económica Europeia, e onde se inserem novas categorias de caminhos como as autoestradas.

Todas estas transformações, que à luz de diferentes épocas e de circunstâncias muito variadas foram fundamentais para a caracterização do território do noroeste português, e em particular do Baixo Ave, contribuíram de uma forma muito intensa para uma ocupação longínqua e disseminada.

Por isso, o complexo exercício de pensar sobre o território do noroeste português exige, a nossa total disponibilidade para o entendermos em todas as suas dimensões, nas suas mais diversas e desmultiplicadas circunstâncias que o dotam de um possível carácter muito particular. E é justamente na procura de respostas para estas questões que entendemos que se tornou premente o estudo dos caminhos e da sua relação com a natureza dos assentamento de cada época. Assim, através destas infraestruturas, pudemos apreender com maior rigor o processo de dispersão antigo que tão bem caracteriza o espaço em estudo.

xxxix.  
Caminho  
[Vila do Conde].



xxxix.



### *Referências bibliográficas*

ALARCÃO, Jorge - *Portugal Romano*. Lisboa: Editorial Verbo, 1974.

ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de - “A exploração de sal na costa portuguesa a Norte do rio Ave - Da Antiguidade Clássica à Baixa Idade Média”, in *I Seminário Internacional sobre o sal português*, nº1. Porto: 2004. Porto: I.H.M., 2005.

ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de - “A romanização no concelho de Vila do Conde – alguns apontamentos sobre a ocupação do território localizado entre os rios Ave e Este”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*. Guimarães: C. M. Guimarães.

ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de - “Alguns apontamentos sobre a cidade de Bagunte”, in *Portvalia*, Nova Série, vol. 36. Porto: FLUP, Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2015.

ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de - *Povoamento romano do litoral minhoto entre o Cávado e o Minho*. Porto: Ed. Autor, 1996. Dissertação de Doutoramento em Pré-História e Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.).

ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de - *Proto-história e Romanização da baía inferior do Lima*. Viana do Castelo: Centro de Estudos Regionais, 1990.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - “Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho - sua sacralização”, in *Nova Renascença*, nº 2, vol. I. Porto: Associação Cultural Nova Renascença, 1981.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - “A paróquia e seu território”, in *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura*, número experimental. Braga: I.C.S. - Universidade do Minho, 1986.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - “Importância do regadio no Entre-Douro-e-Minho, nos séculos XII e XII”, in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, Vol. II, 1988.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - “Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal”, in *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média - Actas das 1<sup>as</sup> jornadas luso-espanholas de História Medieval*. Lisboa: 1972.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - *Arquitectura Românica de Entre-Douro-e-Minho*, vol. I. Porto: Ed. Autor, 1978. Dissertação de Doutoramento em História de Arte apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.).

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho – Desde as origens a 1220*. Porto: Ed. Autor, Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História de Arte, 1978.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - *Romanização das Terras da Maia*. Maia: C.M.M., 1999.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, vol. I. Porto: Ed. Autor, 1968. Dissertação de Licenciatura em História apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.), p. 3.

ALVES, Jorge Fernandes - *Uma comunidade rural do vale do Ave – S. Tiago de Bougado: 1650-1849 (estudo demográfico)*. Porto: Ed. Autor, 1986. Dissertação de Mestrado em História Moderna apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.).

ANDRADE, Amélia (Coord.) - *As estradas em Portugal – Memória e História*, 3 vols.. Lisboa: C.R.P., 2002.

ANDRADE, Amélia - *Das Estradas Reaes às Estradas Nacionais*, C.R.P..

ANDRADE, Miguel Montenegro de - *Terraços do Vale do Ave*. Porto: Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico, 1946.

ARAÚJO, Ana Paula; AFONSO, Odete - *A bacia hidrográfica do Rio Ave*. Porto: D.G.R.N., 1990.

*Arquitectura Popular em Portugal*, vol. I. Lisboa: A.A.P., 1988.

BARBOSA, Isabel Maria Gomes Fernandes de Carvalho Lago - *Raízes medievais de Matosinhos – O actual concelho das Inquirições de 1258*. Ed. autor, 1996.

BARROS, João de - *Geographia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*. Porto: B.P.M.P., 1919. Manuscrito original de 1549.

BRAGANÇA, Pedro - *Lugares de habitar entre a terra e o mar – Apontamentos sobre temas do território no Entre Douro e Minho*, vol. I. Porto: Ed. Autor, 2014. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à F.A.U.P. (Ed. policop.).

BRITO, Raquel Soeiro de (Dir.) - *Portugal – Perfil geográfico*. Lisboa: Editorial Estampa, 1994.

CAPELLA, Manuel Martins - *Milliarios do Conventus Bracaraugustanus em Portugal – Relíquias de epigraphia romana, trasladadas dos próprios monumentos*. Porto: Typographia de Arthur José de Sousa & Irmão, 1895.

CASTRO, João Bautista de - *Mappa de Portugal Antigo, e Moderno*, T. I, Parte I e II. Lisboa: 1762.

CASTRO, João Bautista - *Roteiro Terrestre de Portugal em que se ensinão por Jornadas e Summarios*, não só os caminhos e as distancias, que ha de Lisboa para as principaes terras das províncias deste Reino, mas as derrotas por travessias de humas a outras povoações dele. Lisboa: Oficina de Miguel Manescal da Costa, 1748.

CORTESÃO, Jaime - *Portugal – A Terra e o Homem*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1995.

COSTA, Pe. António Carvalho da - *Corografia Portuguesa e descripçam topográfica do famoso reyno de Portugal, com as notícias das fundações das Cidades, Villas, & Lugares, que contem; Varões illustres, Genealogia das Famílias nobres, fundações de Con-*



## Referências bibliográficas

ventos, *Catalogos dos Bispos, antiguidades, maravilhas da natureza, edificios, & outras curiosas observaçoens*, T. I, Parte I e II. Lisboa: 1706.

COSTA, Pe. Avelino de Jesus da - *O Bispo D. Pedro e a organização da Diocese de Braga*, t. II, doc. VIII. Coimbra: F.L.U.C. – I.E.H., 1959.

DIAS, Jorge - *Aparelhos de elevar a água de rega – contribuição para o estudo do regadio em Portugal*. Porto: Junta de Província do Douro-Litoral, 1953.

DINIS, António Pereira - *Ordenamento do território do Baixo Ave no I Milénio a. C.*. Porto: Ed. Autor, 1993. Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.).

DOMINGUES, Álvaro - *A Rua da Estrada*. Porto: Dafne Editora, 2009.

DOMINGUES, Álvaro; Marques, Teresa Sá - “Produção industrial, reprodução social e território – materiais para uma tentativa de abordagem do Médio Ave”, in *Revista Crítica de Ciências Sociais*, nº 22. Coimbra: C.E.S., 1987, pp. 125-144.

FERNANDES, Armando Almeida - *Paróquias suévikas e dioceses visigóticas*. Arouca: Associação para a Defesa da Cultura Arouquense, 1997.

FERREIRA, Alfredo Matos - *Aspectos da Organização do Espaço Português*, Pref. de Fernando Távora. Porto: F.A.U.P. Publicações, 1995.

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - “Estradas velhas entre Leça e Ave”, in *Douro-Litoral*, Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História, ser. IV, vols. I-II. Porto: Junta de Província, 1950.

GIRÃO, Aristides Amorim - *Esboço duma carta regional de Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1933.

GOMES, Bernardino de Barros - *Cartas elementares de Portugal*. Lisboa: Lallement Frère Typ., 1878.

GOMES, Manuel; SARAIVA, António - *Orlando Ribeiro – Itinerâncias de um geógrafo*, Registo vídeo. Lisboa: B'lizzard – Criatividade, Comunicação e Serviços, 2011, DVD, 58 min., color.

GOMES, Pedro Teixeira *et al.* - *Património natural da bacia do Ave - Relatório final do inventário do património natural da bacia hidrográfica do Rio Ave*. Braga: Projecto Alba-Ter/Ave, Departamento de Biologia - U.M., 2001.

GONÇALVES, António; Costa, Francisco - “O Vale do Ave: a sua geografia”, in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*. V. N. de Famalicão: A.D.R.AVE, 2002.

HERCULANO, Alexandre - *Portugalliae Monumenta Historica: o saeculo octavo post christum usque ad quintumdecimum*. Lisboa: Academia Scientiarum, 1867.

HERCULANO, Alexandre - “O Minho”, in *Cenas de um ano da Minha Vida (1832-1833)*. Lisboa. 1987.

HERCULANO, Alexandre - *Opúsculos*, vol. II. Lisboa: Ed. Joel Serrão, 1984.

LAUTENSACH, Hermann - “A individualidade geográfica de Portugal no conjunto da Península Ibérica”, in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, ser. 49, n. 11-12. Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa, 1931.

MACEDO, Marta - *Projectar e Construir a Nação – Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*. Lisboa: I.C.S., 2012.

MANTAS, Vasco - *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, 2 vols.. Coimbra: Ed. Autor, 1996, Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.C. (Ed. policop.).

MARQUES, José - “A assistência no norte de Portugal nos finais da Idade Média”, in *História - Revista da Faculdade de Letras*, ser. II, vol. VI. Porto: F.L.U.P., 1989, pp. 11-94.

MARQUES, José - “Viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI”, in *História - Revista da Faculdade de Letras*, ser. II, vol. XIV. Porto: F.L.U.P., 1997, pp. 91-122.

MARTINS, Manuela - “A ocupação romana da região de Braga – balanço e perspectiva de investigação”, in *Actas do congresso histórico dos 150 anos do nascimento de Alberto Sampaio*. Guimarães: C.M.G., 1995.

MARTINS, Manuela - *O povoamento proto-histórico e a romanização da bacia do curso médio do Cávado*. Braga: Universidade do Minho, 1990.

MARTINS, Oliveira - *Portugal Contemporâneo*. Lisboa: Bertrand, 1894.

MATTOSO, J.; DAVEAU, S.; BELO, D. - *Portugal - O Sabor da Terra*. Lisboa: Temas & Debates, 2010.

MATTOSO, José - *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Oposição*, vol. I. Lisboa: Editorial Estampa, 1995.

MATTOSO, José - *Identificação de um país – ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325 – Composição*, vol. II. Lisboa: Editorial Estampa, 1995.

MENDES, José Amado - “A indústria do Vale do Ave no contexto da indústria nacional”, in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*. V. N. de Famalicão: A.D.R.AVE, 2002.

MENDES, José Amado; FERNANDES, Isabel (Coord.) - *Património e indústria no Vale do Ave*. V. N. de Famalicão: A.D.R.AVE., 2002.

OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamim - *Actividades agro-marítimas em Portugal*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1990.

OLIVEIRA, Ernesto Veiga; GALHANO, Fernando - *Arquitectura tradicional portuguesa*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1994.

OLIVEIRA, Manuel Caetano d' - “A influência dos mercados ultramarinos no desenvolvimento e prosperidade da indústria nacional de tecidos de algodão”, in *Indústria Portuguesa*, Ano 9, nº 95, 1936.

ORLANDO - *Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico*, Col. Nova Universidade. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1986.

ORTIGÃO, Ramalho - *As Farpas*, vol. I. Lisboa: Typographia Universal, 1887.

PACHECO, Elsa - *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte – expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Ed. Autor, 2001. Tese de Doutoramento apresentada à F.L.U.P. (Ed. Policopiada), [s.n.].

PEREIRA, Virgílio Borges (org.) - *Ao cair do pano – sobre a transformação do quotidiano num contexto (des)industrializado do Vale do Ave*. [s.l.]: Virgílio Borges Pereira/Edições Afrontamento, 2012.

PEREIRA, Virgílio Borges - “Apresentação”, in Pereira, Virgílio Borges (org.), *Ao cair do pano – sobre a transformação do quotidiano num contexto (des)industrializado do Vale do Ave*. [s.l.]: Virgílio Borges Pereira/Edições Afrontamento, 2012.

PEREIRA, Virgílio Borges - “Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição estética das respectivas propriedades sociais”, in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*. V. N. de Famalicão: A.D.R.AVE., 2002.

PEREIRA, Virgílio Borges, (2010) - “O verde e a esperança – vivências da crise no vale do Ave”, *Le Monde Diplomatique* (ed. Portuguesa). Acedido em: 17, 05, 2016, em: <http://pt.mondediplo.com/spip.php?article741>.

PINHO, Jorge - *O I Milénio a.C. e o estabelecimento rural romano na vertente fluvial do Ave – Dinâmicas do estabelecimento sob o ponto de vista geo-espacial*. Lisboa: Ed. Autor, 2009. Dissertação de Mestrado apresentada à F.L.U.L. (Ed. policop.).

POLÓNIA, Amélia - “A definição de redes comerciais no hinterland de Entre-Douro-e-Minho – as articulações definidas a partir do porto de Vila do Conde (séc. XVI)” in *Actas do XXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*. Braga: U.M..

POLÓNIA, Amélia - *Vila do Conde – um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*. Porto: Ed. Autor, 1999. Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop.).

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João - *Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002.

PROVIDÊNCIA, Paulo - “Um olhar sobre o Vale do Ave”, in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*. V. N. de Famalicão: A.D.R.AVE, 2002.

PROVIDÊNCIA, Paulo - “Um olhar sobre o Vale do Ave”, in Mendes, José Amado; Fernandes, Isabel (Coord.), *Património e indústria no Vale do Ave*. V. N. de Famalicão: A.D.R.AVE, 2002.

QUEIRÓS, Eça - *Correspondência*, vol. II. Lisboa: G. de Castilho, 1983.

RAMOS, Rui (Coord.); VASCONCELOS, Bernardo; MONTEIRO, Nuno Gonçalo - *História de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2012.

RIBEIRO, Ângelo - “A assistência”, in *História de Portugal*, vol. IV. Barcelos.

RIBEIRO, Orlando, Portugal - o Mediterrâneo e o Atlântico, Col. Nova Universidade. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1986.

ROSSA, Walter; TRINDADE, Luísa - “Questões e Antecedentes da ‘Cidade Portuguesa’ – o conhecimento sobre o urbanismo medieval e a sua expressão morfológica”, in *Murphy*. Coimbra: Coimbra Editora, 2006.

SÁ, Manuel Fernandes de - *O Médio Ave*. Porto: Ed. Autor, 1987. Concurso para a obtenção do título de professor agregado do 2º grupo de disciplinas do curso Arquitectura da E.S.B.A.P. (Ed. policopiada).

SAMPAIO, Alberto - *As povos marítimas - Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Col. Documenta Historica. Lisboa: Ed. Vega, 1979.

SAMPAIO, Alberto - *Vilas do Norte de Portugal*, Estudos Económicos, vol. I. Lisboa: Documenta Historica, Ed. Vega, 1979.

SAMPAIO, Hugo Gonçalves - *A Idade do Bronze na bacia do rio Ave (noroeste de Portugal)*. Braga: Ed. Autor, 2014.

SILVA, Armando Coelho Ferreira da - “A evolução do habitat castrejo e o processo de proto-urbanização do noroeste de Portugal durante o I Milénio a.C.”, in *História – Revista da Faculdade de Letras*, vol. XII, Porto: F.L.U.P., 1995.

SILVA, Armando Coelho Ferreira da - “Organizações gentílicas entre Leça e Ave”, in *Portugalia*, vol. I. Porto: F.L.U.P., 1980.

SILVA, Augusto Santos - *Tempos cruzados: um estudo interpretativo da cultura popular*, Coleção Biblioteca das Ciências do Homem/ Sociologia Epistemologia, nº 16. [s.l.]: Edições Afrontamento, 1994.

SILVA, Rosa Fernanda Moreira da - “Contrastes e mutações nas paisagens agrárias das planícies e colinas minhotas”, in *Studium Generale - Estudos contemporâneos*, nº 5. Porto: 1993.

SILVA, Rosa Fernanda Moreira da - *Paisagem agrária das planícies e colinas minhotas - contrastes e mutações*, (2 vols.). Porto: Ed. Autora, 1981. Dissertação de Doutoramento apresentada à F.L.U.P. (Ed. policop).

SILVEIRA, José Mouzinho da - *Obras*, vol. I. Lisboa: F.C.G., 1989.

TÁVORA, Fernando - “O problema da casa portuguesa”, in *Teoria e crítica de Arquitectura séc. XX*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos - Secção Regional Sul e Caleidoscópio, 2010, pp. 327-328.

TEIXEIRA, Carlos; Medeiros, A. Cândido; Assunção, C. Torre de - *Carta geológica de Portugal (esc. 1/50 000), Notícia explicativa da fl. 9-A*. Póvoa de Varzim: estudos petrográficos, S.G.P. Lisboa, 1973.

*Referências bibliográficas*

TELLES, Francisco Silva - *Aspectos geográficos e climáticos*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1929.





*Créditos das imagens*

- i. Caminho [Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2016.
- ii. Campo [Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2015.
- iii. Baixo Ave: identificação, limites e formas do relevo. Desenho do autor baseado em cartografia militar esc. 1/25 000.
- iv. Rio Ave [Retorta, Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2015.
- v. Rio Ave [Maganha, Trofa]. Arquivo pessoal, 2015.
- vi. Baixo Ave: bacia hidrográfica. Desenho do autor baseado em cartografia militar esc. 1/25 000.
- vii. Vista da Serra de Santa Eufémia para oeste [Vila do Conde/ Trofa]. Arquivo pessoal, 2015.
- viii. Vista da Serra de Santa Eufémia para este [Vila do Conde/ Trofa]. Arquivo pessoal, 2015.
- ix. Mulheres apanhando sargaço junto à costa, in OLIVEIRA, Ernesto Veiga; GALHANO, Fernando - A apanha do sargaço no norte de Portugal, in *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*.
- x. Sargaço a secar, in OLIVEIRA, Ernesto Veiga; GALHANO, Fernando - A apanha do sargaço no norte de Portugal, in *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*.
- xi. O Monte Padrão a partir do Castro de Alvarelhos. Arquivo pessoal, 2016.
- xii. Baixo Ave: carta do povoamento proto-histórico. Desenho do autor baseado em cartografia militar esc. 1/25 000.
- xiii. As ruínas do Castro de Alvarelhos [Alvarelhos, Trofa]. Arquivo pessoal, 2016.
- xiv. O posicionamento estratégico de Alvarelhos. Vista sobre o vale da Ribeira da Aldeia [Alvarelhos, Trofa]. Arquivo pessoal, 2016.
- xv. Província de Entre-Douro-e-Minho, LAURENT, Adolphe. Disponível em: <http://purl.pt/1379/3/>, [consultado em 2016].
- xvi. Esquema de povoamento disseminado, in *Arquitectura Popular em Portugal*, vol. I. Lisboa: A.A.P., 1988, p. 45.
- xvii. Esquema de povoação do litoral, in *Arquitectura Popular em Portugal*, vol. I. Lisboa: A.A.P., 1988, p. 41.
- xviii. Igreja e campo [Santiago de Bougado, Trofa]. Arquivo pessoal, 2015.
- xix. Lugar de Santagões [Bagunte, Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2015.
- xx. Vale da Ribeira da Aldeia [Alvarelhos, Trofa], Arquivo pessoal, 2016.
- xxi. O alvéolo de Bougado [Santiago de Bougado, Trofa], Arquivo pessoal, 2016.
- xxii. O alvéolo de Bougado [Santiago de Bougado, Trofa], Arquivo pessoal, 2016..
- xxiii. Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Thyrsó e Bairro do “Teles” [Santo Tirso], Imagem aérea do concelho de Santo Tirso. Disponível em: <https://www.facebook.com/santotirsocomhistoria/photos/a.511816745551319.1073741838.490757150990612/513354162064244/?type=3&theater>, [consultado em 2016].
- xxiv. Fábrica de Fiação e Tecidos do Rio Vizela, in PIMENTEL, Alberto. Disponível em: <https://www.facebook.com/santotirsocomhistoria/photos/a.511816745551319.1073741838.490757150990612/513354162064244/?type=3&theater>, [consultado

em 2016].

xxv. Baixo Ave: os caminhos romanos. Desenho do autor baseado em cartografia militar esc.1/25 000.

xxvi. Ponte D. Zamiro [Santagões, Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2016.

xxvii. Baixo Ave: os caminhos medievais, mosteiros e locais fortificados segundo Ferreira de Almeida. Desenho do autor baseado em cartografia militar esc.1/25 000.

xxviii. Convento de Santa Clara [Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2016.

xxix. Foz do Ave [Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2016.

xxx. Ponte pênsil sobre o Ave [Trofa/ Vila Nova de Famalicão]. Fotografia gentilmente cedida por Diogo André Costa.

xxxi. Ponte do caminho-de-ferro sobre o Ave [Trofa/ Vila Nova de Famalicão]. Fotografia gentilmente cedida por Diogo André Costa.

xxxii. Início da construção da N 104 [Trofa]. Fotografia gentilmente cedida pelo Arquivo Municipal da Trofa.

xxxiii. Fábrica [Santiago de Bougado, Trofa]. Arquivo pessoal, 2016.

xxxiv. Fábrica [Palmação, Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2016.

xxxv. A7 e ligação à variante rodoviária a sul [Vila Nova de Famalicão] in DOMINGUES, Álvaro (Coord.) - Cidade e democracia. 30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 171

xxxvi. Vila Nova de Famalicão, in DOMINGUES, Álvaro (Coord.) - Cidade e democracia. 30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 164-165.

xxxvii. N14 [Vila Nova de Famalicão], in DOMINGUES, Álvaro (Coord.) - Cidade e democracia. 30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 169.

xxxviii. N 13 [Póvoa de Varzim], in DOMINGUES, Álvaro (Coord.) - Cidade e democracia. 30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 174-175.

xxxix.. Caminho [Vila do Conde]. Arquivo pessoal, 2016.



